

# **Nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2009**



# **Transportstyrelsens nyckeltalsanalys av järnvägsföretag för räkenskapsåret 2009**

## **Förord**

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor. Transportstyrelsen ska utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Transportstyrelsen har utifrån detta formulerat ett marknads mål. Detta mål är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med sund konkurrens och likvärdiga villkor. Som en del i att övervaka marknaden för järnvägstransporter upprättar Transportstyrelsen årligen en rapport i form av en nyckeltalsanalys. I denna Rapport redogörs för konkurrensförhållandena på den svenska järnvägsmarknaden.

Jag fastställer genom detta dokument att nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2009 är den gällande versionen avseende räkenskapsåret 2009.

I ärendet har Marie Viberg Sjödén varit föredragande.

Borlänge 2011-04-14

Heléne Jarefors

Chef för Marknadstillsyn och marknadsövervakningsenheten

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1</b>	<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>7</b>
2.1	Bakgrund.....	7
2.2	Avgränsning .....	8
2.3	Syfte .....	8
2.4	Mål.....	8
2.5	Metod.....	9
<b>3</b>	<b>Ägarstruktur</b> .....	<b>10</b>
3.1	Ägarstruktur godstransporter .....	10
3.2	Ägarstruktur persontransporter.....	11
<b>4</b>	<b>Marknadskoncentration</b> .....	<b>13</b>
4.1	Marknadsandelar godstransporter.....	13
4.2	Marknadsandelar persontransporter .....	14
<b>5</b>	<b>Företagsrörlighet</b> .....	<b>15</b>
5.1	Företagsrörlighet godstransporter .....	15
5.2	Företagsrörlighet persontransporter.....	16
<b>6</b>	<b>Ekonomiska nyckeltal</b> .....	<b>18</b>
6.1	Allmänt.....	18
6.1.1	Definitioner vid nyckeltalsberäkningen.....	18
6.2	Lönsamhet och effektivitet.....	19
6.2.1	Avkastning operativt kapital .....	19
6.2.2	Avkastning totalt kapital .....	21
6.2.3	Avkastning eget kapital.....	24
6.2.4	Rörelsemarginal .....	26
6.2.5	Vinstmarginal .....	28
6.2.6	Omsättningshastighet operativt kapital.....	30
6.2.7	Omsättning per anställd.....	32
6.3	Stabilitet .....	33
6.3.1	Soliditet.....	33
<b>7</b>	<b>Sammanfattning av nyckeltalsanalysen</b> .....	<b>36</b>
7.1	Ägarstruktur.....	36
7.2	Marknadskoncentration.....	36
7.3	Företagsrörlighet.....	37
7.4	Ekonomiska nyckeltal .....	37
7.5	Slutsatser .....	39
	<b>Källförteckning</b> .....	<b>41</b>

# 1 Sammanfattning

I Transportstyrelsens marknadsövervakning ingår att årligen upprätta en nyckeltalsanalys. Syftet med nyckeltalsanalysen är att beskriva järnvägsföretagens konkurrensmiljö och ekonomiska förhållanden.

Nyckeltalsanalysen omfattar företag som är verksamma på den svenska järnvägsmarknaden. Järnvägsmarknaden har delats in i två delmarknader, gods- och persontransportmarknaden. Underlaget till nyckeltalsanalysen utgörs av årsredovisningar från Bolagsverket samt till Transportstyrelsen annat inkommet material.

Utifrån analysen konstaterar Transportstyrelsen att ägarstrukturen är relativt koncentrerad genom att det på både gods- och persontransportmarknaden finns flera företag som ingår i samma koncern. Vidare konstateras att marknadskoncentrationen är hög både på gods- och persontransportmarknaden till följd av att det på respektive delmarknad finns en dominerande aktör som har hög marknadsandel. Företagsrörligheten är låg på både gods- och persontransportmarknaden då endast ett fåtal företag har kommit in respektive lämnat dessa delmarknader under den senaste femårsperioden. Vidare kan konstateras att lönsamheten på både gods- och persontransportmarknaden generellt sett är låg för 2009 och inget företag visar lönsamhet som skiljer sig markant från de övriga företagens lönsamhetsnivåer. Detta behöver inte innebära att marknaden fungerar väl utan kan vara en indikation på att de dominerande företagen med stor marknadsmakt på en marknad med bristfällig konkurrens inte har tillräckliga incitament att genomföra kostnadsänkande åtgärder. Dessa företag kan genom att ta ut höga priser kompensera den höga kostnadsnivån och därigenom visa normal eller liknande lönsamhet som de övriga företagen som är verksamma på marknaden.

Transportstyrelsens slutsats är att konkurrenstrycket är relativt lågt och att styrkeförhållandena mellan aktörerna är ojämnt. Detta grundar sig på att marknadskoncentrationen är hög, företagsrörligheten är låg och att det finns ett dominerande företag avseende marknadsandelar på både gods- och persontransportmarknaden.

Transportstyrelsen har i analysen av ekonomiska nyckeltal återgett de ekonomiska förhållandena för de utvalda järnvägsföretagen. Vid en analys av dessa nyckeltal blir Transportstyrelsens slutsats att branschens lönsamhet har minskat jämfört med föregående år samt över femårsperioden och är generellt sett på en låg nivå och för vissa enskilda företag mycket låg nivå.

Utifrån analysen av ekonomiska nyckeltal kan Transportstyrelsen konstatera att nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna är låga för både person- och godstransporter dels för 2009 och dels för femårsperioden. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån och vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på gods- än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt.

Slutsatserna i nyckeltalsanalysen visar att det inte är någon effektiv konkurrens på vare sig gods- eller persontransportmarknaden och detta kan hämma marknadens utveckling. Det är viktigt att uppnå effektiv konkurrens

för att marknaden ska kunna utvecklas. Om det är bristfällig konkurrens på en marknad kan olika åtgärder vidtas för att stärka konkurrensen. En grundläggande åtgärd är att få in fler aktörer på marknaden och att dessa aktörer får möjlighet att växa och bli jämbördiga.

Den slutliga marknadsöppningen av persontransportmarknaden den 1 oktober 2010 där SJ AB:s ensamrätter till kommersiella persontransporter försvinner kan innebära att fler järnvägsföretag kan verka under likvärdiga villkor och utmana den dominerande aktören på persontransportmarknaden. Vidare kan marknadsöppningen innebära att fler järnvägsföretag kommer in på persontransportmarknaden.

Utifrån den kontinuerliga uppföljningen av järnvägsmarknaden som görs i nyckeltalsanalysen är Transportstyrelsens slutsats att en djupare granskning och analys av företagsrörligheten bör göras. Detta behövs för att se om konkurrensutsättningen av persontransportmarknaden skapar mera dynamik och öppnar för att fler aktörer väljer att etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden eller om redan befintliga aktörer väljer att utveckla verksamheten till att även omfatta persontransporter på järnväg. Det är även viktigt att Transportstyrelsen får en bild av hur ägarstrukturen ser ut på de nya företagen som går in på marknaden. Vidare ger nyckeltalsanalysen för 2009 Transportstyrelsen en indikation om att även en djupare granskning av marknadskoncentrationen behöver göras. Genom att beräkna marknadskoncentrationen på flera sätt, till exempel utifrån personkilometer och tonkilometer samt utifrån nettoomsättning kommer en mera nyanserad bild av marknadskoncentrationen fram.

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

I Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)<sup>1</sup> framgår i 1 § att Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Av 3§ framgår att Transportstyrelsen särskilt ska ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor. Vidare framgår i förordningens 8 § att Transportstyrelsen utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (SFS 2004:519)<sup>2</sup>, ska övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

En del av Transportstyrelsens marknadsövervakning är följa upp järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden. Genom att upprätta en nyckeltalsanalys erhålls en aktuell bild över rådande ekonomiska förhållanden för de svenska järnvägsföretagen. Utifrån marknadens konkurrensförhållanden skapas förutsättningarna för järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden. Vidare innehåller nyckeltalsanalysen en beskrivning av ägarstruktur, marknadskoncentration och företagsrörlighet på marknaden. Nyckeltalsanalysen bidrar därmed till att Transportstyrelsen får en bild av järnvägsföretagens konkurrenssituation.

Den bild av konkurrenssituationen på järnvägsmarknaden som Transportstyrelsen erhåller genom nyckeltalsanalysen kan utgöra underlag för framtagande av nya regler eller ändringar av befintliga regler. Vidare kan information som erhålls via nyckeltalsanalysen ge Transportstyrelsen indikation om att marknadstillsyn behöver göras inom ett visst område. Utöver detta kan nyckeltalsanalysen och dess slutsatser vara underlag till förslag på åtgärder för att uppnå effektivare konkurrens på den svenska järnvägsmarknaden. Nyckeltalsanalysen stödjer även Transportstyrelsens marknadspolicy samt är en del av marknadsplanen som är under utarbetning. Nyckeltalsanalysen kan även vara grunden till att uppdateringar och ändringar görs i marknadsplanen.

I denna nyckeltalsanalys måste persontransportmarknadens speciella förutsättningar beaktas. Under räkenskapsåret 2009 var inte marknaden för persontransporter helt konkurrensutsatt, dock har en successiv öppning skett. Bland annat har den upphandlade trafiken, charter- och nattågstrafiken, helg- och veckoslutstrafiken och den internationella trafiken öppnats för konkurrens. Den del av marknaden som under 2009 inte konkurrensutsatts utgörs bland annat av ensamrätt till viss persontrafik. A-Train AB har ensamrätt att utföra persontrafik på sträckan Arlanda–Stockholms central. SJ AB har ensamrätt att bedriva interregionala persontransporter på kommersiella grunder. Vidare är SJ AB den part som avgör huruvida en linje har förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. Detta innebär att företaget har en mycket utmärkande ställning på persontransportmarknaden. De interregionala persontransporter som inte kan bedrivas på kommersiella grunder finansieras med offentligt stöd. Rikstrafiken var den myndighet som fördelade offentligt stöd till linjer, där det finns ett

<sup>1</sup> Transportstyrelsens förordning SFS 2008:1300

<sup>2</sup> Järnvägslagen SFS 2004:519

samhällsekonomiskt intresse av att upprätthålla trafiken. Detta skedde i form av ett upphandlingsförfarande. De lokala och regionala persontransporterna organiseras av så kallade trafikhuvudmän. Vidare förekommer att trafikhuvudmän beviljats en utökad trafikeringsrätt i form av trafik inom och mellan länen. Den konkurrens som finns på marknaden för de upphandlade persontransporterna uppstår därför endast vid tidpunkten för upphandling.

Transportstyrelsen anser att även om marknaden för persontransporter inte är helt konkurrensutsatt är det viktigt att analysera ägarstruktur, marknadskoncentration samt företagsrörlighet och ekonomiska nyckeltal för att få en övergripande bild av persontransportmarknaden. Det finns även ett behov av att följa persontransportmarknadens utveckling inför den slutliga marknadsöppningen den 1 oktober 2010. Denna marknadsöppning för persontransporten innebär att SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffades. Efter marknadsöppningen är den svenska persontransportmarknaden öppen för konkurrens. Detta innebär att alla kommersiella tågoperatörer har likvärdig rätt att verka på det svenska järnvägsnätet. Undantag från detta är att A-Train AB:s ensamrätt till nationell persontrafik kvarstår på sträckan Arlanda–Stockholms central. Effekterna av den slutliga marknadsöppningen kommer att synas först efter att tågplanerna som gäller från den andra lördagen i december 2011 träder i kraft.

Godstransportmarknadens förutsättningar skiljer sig mot persontransportmarknadens till följd av att godstransportmarknaden har varit konkurrensutsatt sedan 1996.

Järnvägsföretagen har utifrån att de har olika förutsättningar att verka på marknaden delats in i två delmarknader i denna analys, godstransportmarknaden och persontransportmarknaden.

## 2.2 Avgränsning

Analysen är avgränsad till att enbart omfatta ett urval av svenska järnvägsföretag som var verksamma på den svenska järnvägsmarknaden under 2009, med undantag för avsnittet företagsrörlighet. Flertalet av dessa har gods- eller persontransporter på järnväg som huvudnäring.

## 2.3 Syfte

Syftet med nyckeltalsanalysen är att beskriva järnvägsföretagens ekonomiska förhållanden, ägarstruktur, marknadskoncentration och företagsrörlighet för att därigenom erhålla en bild av järnvägsföretagens konkurrenssituation.

## 2.4 Mål

Målet med nyckeltalsanalysen är:

- att återge ägarstrukturen på marknaden för järnvägstransporter
- att beskriva marknadskoncentrationen på marknaden för järnvägstransporter
- att beskriva företagsrörligheten på marknaden för järnvägstransporter
- att ge en övergripande ekonomisk bild av marknaderna för järnvägstransporter



- att ge en bild av järnvägsföretagens konkurrensförhållanden på marknaden
- att Transportstyrelsen får information som kan ligga till grund för förändringar i befintliga regelverk eller framtagande av nya regelverk
- att Transportstyrelsen får information om företaget som kan utgöra grunden för marknadstillsyn
- att Transportstyrelsen, regeringen och branschens aktörer får information som kan bidra till att skapa bättre förutsättningar för en fungerande marknad för järnvägsföretagen.

## 2.5 Metod

För att samla in underlag till nyckeltalsanalysen har årsredovisningar för räkenskapsåret 2009 inhämtats från Bolagsverket. För vissa av företagen består verksamheten även av andra transportslag och övrig kringverksamhet. I årsredovisningarna har det inte funnits möjlighet att genom beräkning särskilja person- och godstransporter på järnväg.

Bolagsverkets publicering av järnvägsföretagens årsredovisningar gör att dessa blir offentliga samt att innehållet har en standardiserad form och därmed blir jämförbart. Utifrån detta har beräkning av åtta nyckeltal gjorts.

Nyckeltalen som beräknats är:

- avkastning operativt kapital
- avkastning eget kapital
- avkastning totalt kapital
- rörelsemarginal
- vinstmarginal
- omsättningshastighet operativt kapital
- omsättning per anställd
- soliditet.

Dessa nyckeltal visar företagets lönsamhet, effektivitet och stabilitet. Beräkningarna ger ett bra underlag för att få en sammanfattande och överskådlig bild av järnvägsföretagens ekonomiska situation. För att få en bild av branschens utveckling över tiden görs en uppföljning av järnvägsföretagens nyckeltal för de senaste fem räkenskapsåren.

Vissa av de utvalda järnvägsföretagen har flera verksamheter inom samma juridiska person. En del av dessa verksamheter utgör inte järnvägstransporter. Vid användandet av de offentliga årsredovisningarna går det inte att särskilja dessa verksamheter från varandra. För att erhålla en mera rättvisande bild av fördelningen av marknadsandelar, i avsnittet marknadskoncentration, mellan de utvalda järnvägsföretagen har Transportstyrelsen valt att utöver boksluten använda material som kommit in till Transportstyrelsen som underlag för denna beräkning.

### 3 Ägarstruktur

Ägarstrukturen visar var ägandet av järnvägsföretagen finns. Det kan till exempel vara utländskt eller svenskt, privat eller publikt samt enskilda företag eller företag som ingår i en gruppstruktur, koncern. I de fall ägandet är utländskt kan detta vara direkt eller indirekt. Med direkt ägande avses, i denna analys, att ägaren eller ägarna är utländska. Med indirekt ägande kan ägaren vara svensk medan ägaren till det ägande företaget är utländsk. Om ett företag ägs helt eller delvis av annat företag, ingår i en koncern, kan detta påverka företagets möjlighet att agera självständigt. Är företaget ett dotterbolag, där moderbolaget äger mer än 50 % av andelarna i företaget har moderbolaget ett betydande inflytande i dotterbolaget och har möjlighet att utforma företagets finansiella och operativa strategier. Ägarstrukturen bland företagen på järnvägsmarknaden kan påverka konkurrensförhållandena på marknaden.

#### 3.1 Ägarstruktur godstransporter

I nedanstående tabell visas ägarstrukturen bland godstransportföretagen för räkenskapsåret 2009.

CargoNet AB **	Företaget ägs till 100 % av CargoNet AS, Norge. Green Cargo AB äger 45 % av CargoNet AS. CargoNet AS övriga andelar ägs i sin tur av NSB A/S (Norges Statsbaner).
Green Cargo AB**	Företaget ägs till 100 % av Regeringskansliet.
Hector Rail AB **	Företaget ägs till 81,6 % av familjen Höegh, 8,73 % Ole Kjørrefjord, 8,73 % Mats Nyblom och 0,94 % övriga aktieägare.
Inlandsbanan AB **	Företaget ägs av kommunerna (15 stycken) utmed sträckan Gällivare–Mora.
Inlandståget AB **	Företaget ägs till 100 % av Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB ägs i sin tur av kommunerna utmed sträckan Gällivare–Mora.
Malmtrafik i Kiruna AB **	Företaget ägs till 100 % av LKAB som ingår i Regeringskansliet-koncernen.
MidCargo AB *	Företaget ägs till 52 % av Åskbollen AB och till 48 % av Svensk Tågkraft AB.
Peterson Rail AB**	Företaget ägs till 100 % av Peterson AS (Norge).
Railcare Tåg AB *	Företaget ägs till 100 % av Railcare Group AB.

TGOJ Trafik AB **	Företaget ägs till 100 % av Green Cargo AB.
Tågfrakt produktion AB **	Företaget ägs till 100 % av Tågfrakt Försäljning AB.
Tågåkeriet i Bergslagen AB**	Privat AB, ingår inte i någon koncern.

\*\* Samma ägare till företaget under de år företaget varit verksam under perioden 2005-2009.

\* Ny ägare till RailCare tåg AB from februari 2007, företaget namnändrat från Bantåg Nordic AB.

\* Ny ägare till MidCargo AB from 2007, företaget namnändrat från Inlandsgods Syd AB (2007) och från BK Tåg Sverige AB (2004).

I tabellen framkommer att godstransportföretagens ägare till största del är svenska. Endast tre företag har utländskt ägande och samtliga dessa ägare är Norska. Ett av dessa företag, CargoNet AB, ägs till viss del av norska staten. CargoNet AB ägs till 100 % av CargoNet AS. CargoNet AS ägs i sin tur till 45 % av Green Cargo AB och 55 % av NSB AS. NSB AS ägs av norska staten. Bland godstransportföretagen ingår Green Cargo AB, TGOJ Trafik AB och CargoNet AB i samma koncern. TGOJ Trafik AB är ett helägt dotterbolag till Green Cargo AB. CargoNet AS ägs med 45 % av Green Cargo AB. På denna delmarknad förekommer även privat ägande.

### 3.2 Ägarstruktur persontransporter

I tabellen nedan visas ägarstrukturen bland persontransportföretagen för räkenskapsåret 2009.

Arriva Tåg AB**	Företaget ägs till 100 % av Arriva Skandinavien A/S (Danmark).
A-Train AB**	Företaget ägs till 100 % av MEIF Stockholm AB, vilket ägs av Meif Luxembourg Holdings SA.
DSBFirst Sverige AB**	Företaget ägs till 100 % av DSBFirst holding Aps (Danmark)
Inlandståget AB**	Företaget ägs till 100 % av Inlandsbanan AB. Inlandsbanan AB ägs i sin tur av kommunerna utmed sträckan Gällivare–Mora.
Roslagståg AB**	Företaget ägs till 60 % av DSB Sverige AB och 40 % ägs av Svenska Tågkompaniet AB. Moderbolaget, DSB Sverige AB, ägs till 100 % av Dsb (Danmark).
SJ AB inklusive SJ Norrlandståg AB**	Företaget ägs till 100 % av Regeringskansliet–koncernen.
Stockholmståg KB**	Företaget är dotterbolag till SJ AB, ägs till 68 % av SJ AB och till 32 % av SJ Invest AB
Svenska Tågkompaniet AB*	Företaget ägs till 100 % av NSB A/S (Norges Statsbaner).
Veolia transport Sverige AB**	Företaget ägs till 100 % av Veolia

	Transport Northern Europé AB. Veolia Transport Northern Europé AB ägs till 100 % Veolia Transport SA (Frankrike)
--	--

\*\* Samma ägare till företaget under de år företaget varit verksam inom persontransporter på järnväg.

\* Ny ägare till Svenska Tågkompaniet AB under räkenskapsåret 2007. Tidigare ägare var Småföretagarinvest AB, NSB A/S, Jan Johansson, Sven Malmberg och Björn Nyström.

Av tabellen framkommer att både direkt och indirekt utländskt ägande förekommer bland de verksamma företagen på persontransportmarknaden. Vidare dominerar det utländska ägandet, sex av nio företag har utländskt ägande. SJ AB, Stockholmståg KB och Inlandståget AB är de tre företagen som har svenskt ägande. Stockholmståg KB är ett helägt dotterbolag till SJ AB, vilket innebär att SJ AB har ett betydande inflytande i Stockholmståg KB.

## 4 Marknadskoncentration

Järnvägsmarknaden kännetecknas av att det finns ett fåtal järnvägsföretag som är verksamma på gods- och persontransportmarknaden. Vidare finns på dessa två delmarknader järnvägsföretag som har höga marknadsandelar jämfört med övriga företag på delmarknaden. Att ett företag har betydande marknadsandelar kan innebära att det kan utöva marknadsmakt och därigenom påverka konkurrenstrycket på marknaden.

### 4.1 Marknadsandelar godstransporter

I tabellen nedan framkommer fördelningen av marknadsandelarna, för räkenskapsåren 2008 och 2009, mellan verksamma järnvägsföretag på godstransportmarknaden. Fördelningen av marknadsandelarna i tabellen baseras på nettoomsättningen. Uppgift om nettoomsättningen har inhämtats från bokslut alternativt uppgift som inkommit till Transportstyrelsen för godstransportverksamheten på järnväg.

Företag	Marknadsandel 2009	Marknadsandel 2008
CargoNet AB	6,0 %	7,0 %
Green Cargo AB	72,1 %	73,6 %
Hector Rail AB	5,0 %	4,0 %
Inlandsbanan AB	0,1 %	0,2 %
Inlandståget AB	0,1 %	
Malmtrafik i Kiruna AB	6,7 %	6,5 %
MidCargo AB	0,8 %	0,4 %
Peterson Rail AB	0,8 %	0,5 %
Railcare Tåg AB	0,4 %	0,6 %
TGOJ Trafik AB	4,0 %	3,8 %
TX Logistik AB	1,6 %	1,0 %
Tågfrakt produktion AB	0,3 %	0,2 %
Tågakeriet i Bergslagen AB	2,1 %	2,0 %

Av tabellen framgår att marknaden för godstransporter domineras av ett företag, Green Cargo AB. Företaget har 72,1 % (73,6 %) av marknadsandelarna. Green Cargo AB bildades 2001 men företagets dominans på marknaden har sitt ursprung i att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar. Verksamheten var redan etablerad på marknaden innan konkurrensutsättningen av godstransportmarknaden 1996. Detta innebar ett försprång gentemot övriga företag. I Green Cargo AB koncernen ingår CargoNet AB och TGOJ Trafik AB detta innebär att Green Cargo AB koncernen tillsammans har 82,1 % (84,4 %) av marknadsandelarna. Utöver dessa tre företag har Malmtrafik i Kiruna AB och

Hector Rail AB marknadsandelar på 5 % eller mer. Övriga företag på godstransportmarknaden har relativt låga marknadsandelar.

## 4.2 Marknadsandelar persontransporter

I tabellen nedan framkommer fördelningen av marknadsandelarna, för räkenskapsåren 2008 och 2009, mellan verksamma järnvägsföretag på persontransportmarknaden. Fördelningen av marknadsandelarna i tabellen baseras på nettoomsättningen. Uppgift om nettoomsättningen har inhämtats från bokslut alternativt inkommen uppgift till Transportstyrelsen för persontransportverksamheten på järnväg.

Företag	Marknadsandel 2009	Marknadsandel 2008
Arriva Tåg AB	2,8 %	2,5 %
A-Train AB	4,8 %	5,1 %
DSBFirst Sverige AB	4,5 %	0,2 %
Inlandståget AB	0,1 %	
Roslagståg AB	2,3 %	2,2 %
SJ AB *	68,1 %	71,4 %
Stockholmståg KB	13,1 %	12,9 %
Svenska Tågkompaniet AB	2,8 %	2,6 %
Veolia transport Sverige AB	1,5 %	3,1 %

\* SJ AB inklusive SJ Norrlandståg AB

Av tabellen framgår att marknaden för persontransporter domineras under räkenskapsåret 2009 av ett företag, SJ AB, vars marknadsandelar uppgår till 68,1 % (71,4 %). Stockholmståg KB är näst största företaget på marknaden med 13,1 % (12,9 %), Stockholmståg KB är dotterbolag till SJ AB och SJ AB har därmed bestämmande inflytande i företaget, det vill säga rätt att utforma företagets finansiella och operativa strategier. SJ AB-koncernen har 81,2 % (84,3 %) av marknadsandelarna för persontransporter. Att SJ AB har denna dominans grundar sig på att företaget under året har haft ensamrätt på de interregionala persontransporterna som bedrivs på kommersiella grunder. Utöver detta har företaget även bedrivit upphandlad trafik. Företaget som har tredje största marknadsandelen på persontransportmarknaden är A-Train AB med 4,8 % (5,1 %). Företaget bedriver endast persontrafik på sträckan Arlanda–Stockholms central. Efter A-Train AB i andel på marknaden kommer DSBFirst Sverige AB som bedriver upphandlad trafik i form av Öresundstågen. Företagets marknadsandel för 2009 är 4,5 % (0,2 %). Övriga företag på persontransportmarknaden bedriver främst upphandlad trafik men kan även bedriva viss helg- och veckoslutstrafik eller chartertrafik. Dessa företag har för räkenskapsåret 2009 relativt låga marknadsandelar.

## 5 Företagsrörlighet

Företagsrörlighet visar företagens rörlighet på marknaden, det vill säga in- och utträde på en marknad under en given period. En låg rörlighet kan indikera att inträdeshinder föreligger och att det är svårt för nya företag att komma in och utmana de redan etablerade företagen. Vidare kan en låg rörligheten vara en indikation på ett lågt konkurrenstryck.

### 5.1 Företagsrörlighet godstransporter

I tabellen nedan visas de godstransportföretag som varit verksamma under jämförelseåren 2005–2009, en etta i tabellen står för att företaget har varit verksam under året.

Företag	2005	2006	2007	2008	2009
Bantåg Nordic AB*	1	1	1	1	-
Banverket Produktion	1	1	1	1	1
BK-Tåg AB*	1	-	-	-	-
BK-Tåg Sverige AB*	-	1	-	-	-
Cargo Net AB	1	1	1	1	1
Cargo Net AS	1	1	1	1	1
Green Cargo AB	1	1	1	1	1
Hector Rail AB	1	1	1	1	1
Inlandsbanan AB*	-	1	1	1	-
Inlandståget AB*	-	-	-	-	1
Nya Inlandsgods AB	1	1	1	-	-
MidCargo AB*	-	-	1	1	1
MLJAB	1	-	-	-	-
MTAB	1	1	1	1	1
Ofotbanan AS	1	1	1	1	-
Peterson Rail AB	-	-	-	1	1
RailCare Tåg AB*	-	-	-	-	1
Railion Denmark a/s*	1	1	1	-	-
Railion Scandinavia a/s*	-	-	-	1	1
Skövde Karlsborgs Järnväg AB	1	-	-	-	-
Stena Gotthard AB*	-	1	-	-	-
Stena Recycling AB*	-	-	1	1	1
TGOJ Trafik AB	1	1	1	1	1
Tågåkeriet i Berglagen AB	1	1	1	1	1
Tågfrakt AB	1	1	1	1	1
TX Logistik AB	1	1	1	1	1
VV Produktion	1	-	-	-	-
<b>Antal företag</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>

\* Bantåg Nordic AB har namnändrat till RailCare Tåg AB

\* BK-Tåg Sverige AB har namnändrat till Inlandsgods Syd AB som i sin tur blivit MidCargo AB

\* Inlandsbanan AB flyttade över godstransportverksamheten till Inlandståget AB

\* Railion Denmark a/s har namnändrat till Railion Scandinavia a/s

\* Stena Gotthard AB har namnändrat till Stena Recycling AB

Godstransportmarknaden är konkurrensutsatt sedan 1996. Trots att denna marknad har varit konkurrensutsatt under mer än 13 år har relativt få nya företag lyckats att etablera sig på marknaden. På godstransportmarknaden har företagsrörligheten under den senaste femårsperioden varit låg. För de fem jämförelseåren syns dock en minskning av antalet godstransportföretag från 18 företag 2005 till 16 företag 2009. Flera företag har under perioden ändrat namn eller bildat dotterbolag som tagit över godstransportverksamheten. Om vi ser på de namnändrade företagen och bildandet av det helägda dotterbolaget som ett och samma företag så har 12 av de 16 företagen som varit verksamma under 2009 även varit verksamma under hela femårsperioden. Övriga företag som trätt in på marknaden har tillkommit då företaget eller koncernen har haft behov av transporter av eget gods. De företag som trätt ut från marknaden har gått i konkurs eller valt att avsluta sin godstransportverksamhet på järnväg.

## 5.2 Företagsrörlighet persontransporter

I den följande tabellen visas de företag som varit verksamma inom persontransporter under perioden 2005–2009, en etta i tabellen symboliserar att verksamhet i form av persontransporter har bedrivits för året.

<b>Företag</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Arriva Tåg AB	-	-	1	1	1
A-Train AB	1	1	1	1	1
BK-Tåg AB	1	-	-	-	-
Citypendeln AB	1	1	-	-	-
Connex Transport AB*	1	-	-	-	-
DSBFirst Sverige AB	-	-	-	-	1
Inlandsbanan AB*	1	1	1	1	-
Inlandståget AB*	-	-	-	-	1
Nordic Haulage AB	-	-	-	1	-
Ofofbanen AS	1	1	-	-	-
Roslagståg AB	1	1	1	1	1
SJ AB inklusive SJ Norrlandståg AB	1	1	1	1	1
Stockholmståg KB	-	1	1	1	1
Svenska Tågkompaniet AB	1	1	1	1	1
Tågakeriet i Bergslagen AB	1	1	1	1	1
Veolia Transport Sverige AB*	-	1	1	1	1
<b>Antal företag</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>10</b>

\*Connex Transport AB har namnändrat till Veolia Transport AB

\*Inlandsbanan AB flyttade över persontransportverksamheten till Inlandståget AB



I tabellen framkommer att på persontransportmarknaden har företagsrörligheten under den senaste femårsperioden varit låg. Antalet företag har varit nio till tio stycken. Samtliga företag förutom A-train AB bedriver upphandlad trafik. Den företagsrörlighet som varit på marknaden har uppstått då upphandling av en viss trafik har skett. De nya företag som kommit in på marknaden har då vunnit en upphandling och på så sätt kunnat börja bedriva persontransporter på järnväg i Sverige. Detta har i sin tur lett till att ett redan befintligt företag på marknaden har försvunnit eller minskat i marknadsandel. Utöver detta har företag försvunnit från marknaden antingen genom att de har valt att sluta med persontransportverksamheten, bildat dotterbolag som övertagit verksamheten eller gått i konkurs. Fem av tio persontransportföretag har varit verksamma under hela femårsperioden.

## 6 Ekonomiska nyckeltal

### 6.1 Allmänt

Nyckeltalen har beräknats utifrån resultat- och balansräkningar samt noter i järnvägsföretagens årsredovisningar för de fem senaste räkenskapsåren.

I analysen av ekonomiska nyckeltal har två olika ansatser använts för att återge järnvägsföretagens och de två delmarknadernas lönsamhet, effektivitet och stabilitet. I den första ansatsen analyseras trenden, vilket innebär att en undersökning av nyckeltalen skett över tiden för att kunna se och följa järnvägsföretagens ekonomiska utveckling. Den andra ansatsen innebär att delmarknadernas genomsnittliga nyckeltal jämförs med varandra. Vidare analyseras den enskilda delmarknadens ekonomiska utveckling.

#### 6.1.1 Definitioner vid nyckeltalsberäkningen

Vid nyckeltalsberäkningen har följande definitioner använts:

- Avkastning operativt kapital = rörelseresultat/genomsnittligt operativt kapital
- Avkastning på totalt kapital = rörelseresultat + finansiella intäkter/genomsnittlig balansomsättning
- Avkastning eget kapital = resultat efter finansnetto/genomsnittligt eget kapital
- Rörelsemarginal = rörelseresultat/nettoomsättning
- Vinstmarginal = resultat efter finansnetto/nettoomsättning
- Omsättningshastighet operativt kapital = nettoomsättning/genomsnittligt operativt kapital
- Omsättning per anställd = nettoomsättning/antal anställda
- Soliditet = beskattat eget kapital + obeskattade reserver (efter avdrag för latent skatt med 30 %)/summa tillgångar

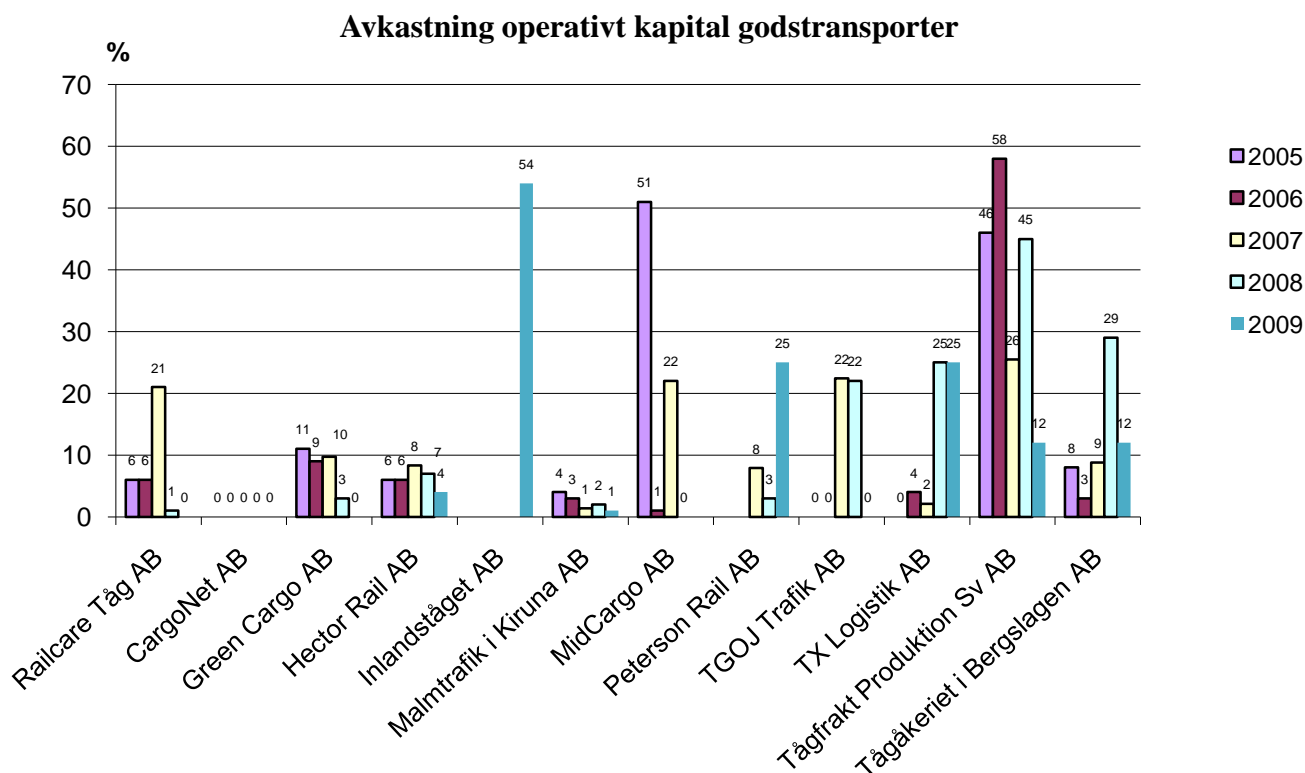
## 6.2 Lönsamhet och effektivitet

För att ett företag ska kunna överleva på lång sikt behöver det vara lönsamt. Marknaden och konkurrensen kräver att företaget utvecklas och anpassar sig till nya behov. Denna förändringsprocess kräver ständigt nya resurser, bland annat i form av kapital. Alternativet är att låna kapital men på lång sikt är detta inte möjligt som enda alternativ, eftersom finansiärer vill att företaget ska ha en förmåga att betala tillbaka lånen med egna medel. Lönsamheten är därför en förutsättning för överlevnad. Nyckeltalen för lönsamhet består av två kategorier. Den ena mäter endast resultaträkningen och den andra mäter hur resultat och balansräkning samverkar. Båda kategorierna av nyckeltalen för lönsamhet mäter effektivitet, det vill säga hur mycket företagen lyckas uppnå vid en given insats. I det följande avsnittet kommer nyckeltalen för lönsamhet och effektivitet att beskrivas, visas och analyseras.

### 6.2.1 Avkastning operativt kapital

Avkastning operativt kapital visar rörelsens avkastning oberoende av finansiella tillgångar och oberoende av finansiering. Måttet är därför användbart vid lönsamhetsjämförelser mellan olika företag. Jämförelser mellan företag bör dock ske med viss försiktighet på grund av att storleken på det operativa kapitalet skiljer sig åt.

Avkastningen på operativt kapital är ett intressant nyckeltal för järnvägsföretag. Detta på grund av att dessa företag som regel har ganska stora investeringar i produktionskapacitet. Måttet visar hur väl företagets investeringar och bundna resurser utnyttjas för att skapa vinst. Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet, detta anges som 0 % i diagrammet.

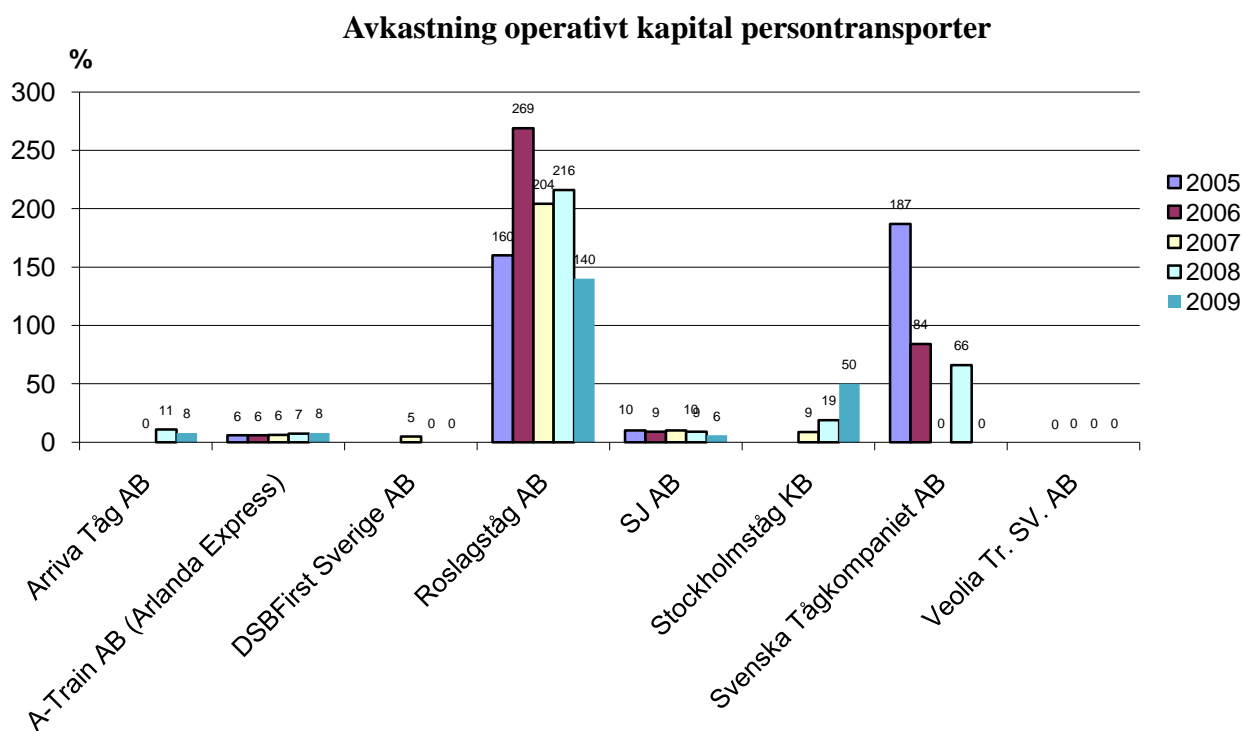


### Avkastning operativt kapital godstransporter

Inom godstransportmarknaden ligger avkastningen på operativt kapital i intervallet 0–54 % för 2009 (0–45 % för 2008, 0–26 % för 2007 0–58 % för 2006 och 0–51 % för 2005). Inlandståget AB, Peterson Rail AB och TX Logistik AB visar den högsta avkastningen på operativt kapital för 2009. Jämfört med föregående år är det ett företag som har ökat, sju som har minskat och två företag som har oförändrad avkastning på operativt kapital. Dessutom har ett nytt företag (Inlandståget AB) startat verksamhet.

Sett över femårsperioden har avkastningen på operativt kapital varierat kraftigt för ett antal av företagen. Dessa kraftiga variationer beror på resultatförändringar samt förändringar av både resultat och storlek på det operativa kapitalet.

Inlandståget AB har betydligt högre avkastning på operativt kapital jämfört med övriga godstransportföretag. Detta kan bero på att företaget har ett förhållandevis litet operativt kapital, och i kombination med ett positivt rörelseresultat ger detta ett stort procentuellt utslag.



### Avkastning operativt kapital persontransporter

Det är stor spridning på avkastning operativt kapital mellan företagen på persontransportmarknaden. Företagen har en avkastning på operativt kapital mellan 0-140 % för 2009 (0-216 % för 2008, 0-204 % för 2007, 0-269 % för 2006 och 6-187 % för 2005). Jämfört med föregående år har två företag ökat, fyra minskat och två företag har oförändrad avkastning på operativt kapital.

Diagrammet visar att Roslagståg AB och Stockholmståg KB, för 2009, har avsevärt högre avkastning på operativt kapital än de övriga persontransportföretagen. Det beror bland annat på att dessa två företag har ett förhållandevis litet operativt kapital. Detta i kombination med företagens positiva rörelseresultat har drivit på detta nyckeltal. För Roslagståg AB och Svenska Tågkompaniet AB har avkastningen på det operativa kapitalet minskat kraftigt jämfört med föregående år. Detta beror på företagets försämring av rörelseresultatet. Stockholmståg KB's kraftiga ökning av avkastning på operativt kapital jämfört med föregående år beror på förändring av rörelseresultatet. De övriga företagen på persontransportmarknaden har i stort sett oförändrad avkastning jämfört med föregående år.

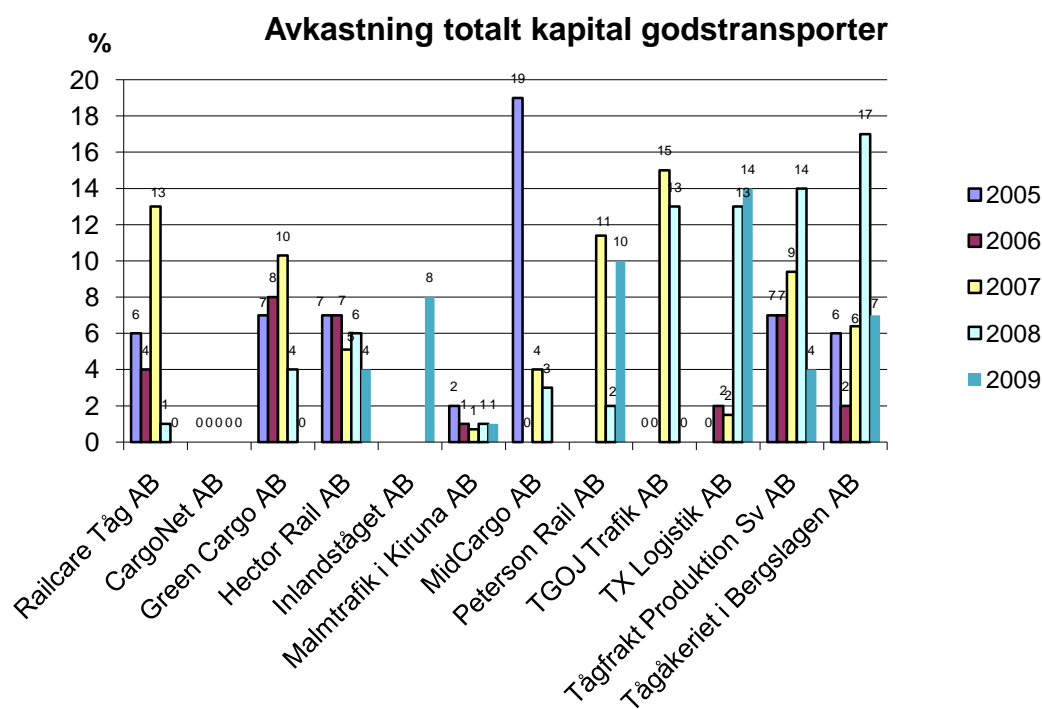
<b>Genomsnittlig avkastning operativt kapital</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>
Godstransporter	13 %	9 %	12 %	12 %	12 %
Persontransporter	91 %	74 %	29 %	41 %	27 %

I tabellen ovan framkommer att det finns stor procentuell skillnad på den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet vid en jämförelse mellan de två delmarknaderna. Denna skillnad mellan delmarknaderna har dock minskat under perioden 2005 till 2007 för att åter öka under 2008. Skillnaden mellan delmarknaderna minskade åter och var för 2009 15 %. Jämfört med föregående år har den genomsnittliga avkastningen på operativt kapital minskat för persontransportmarknaden och är oförändrad för godstransportmarknaden.

På persontransportmarknaden ligger den genomsnittliga avkastningen på det operativa kapitalet betydligt högre än på godstransportmarknaden. Godstransportföretagen har som regel betydligt större operativt kapital, vilket är en av orsakerna till att denna marknad har lägre genomsnittligt avkastning på operativt kapital.

### **6.2.2 Avkastning totalt kapital**

Vid analys av avkastningen på totalt kapital kan utvärdering göras av hur effektivt tillgångarna har kunnat utnyttjas för att skapa överskott, vinst. Måttet visar räntabiliteten, förräntningen, på företagets samlade tillgångar utan hänsyn till olika val av finansiering, eftersom de finansiella kostnaderna inte ingår vid beräkningen. Om företaget har visat negativt rörelseresultat har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet, detta anges som 0 % i diagrammet.

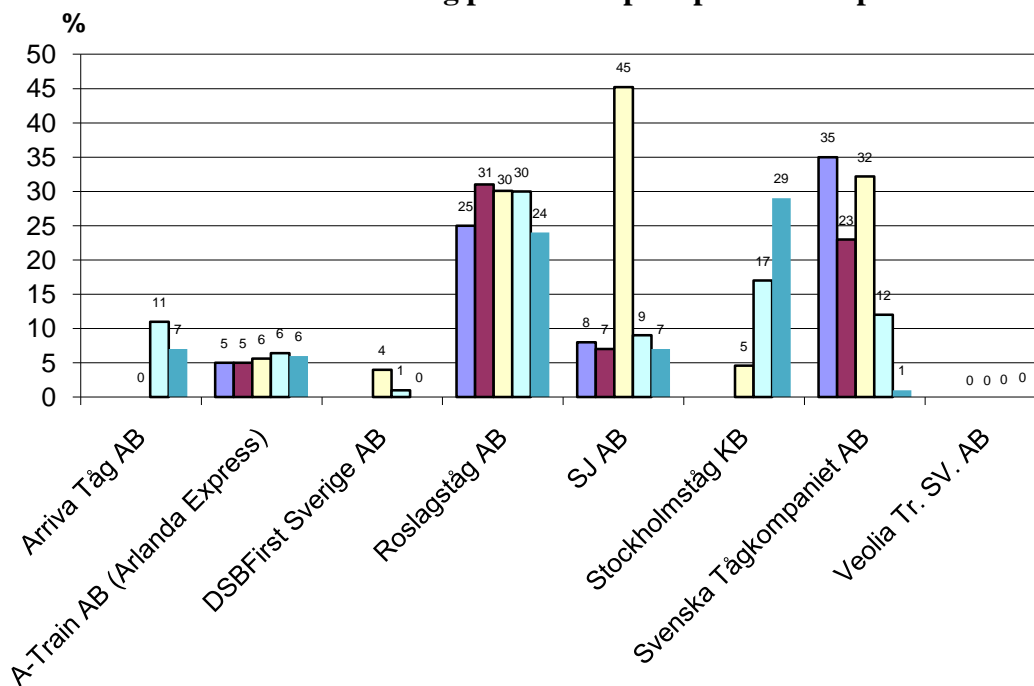


### Avkastning totalt kapital godstransporter

Avkastningen på det totala kapitalet ligger för 2009 mellan 0–14 % (2008 i intervallet 0–17 %, 2007 0–15 %, 0–8 % för 2006 och 0–19 % för 2005). Jämfört med föregående år har avkastningen på totalt kapital ökat för två företag och minskat för sex, oförändrat för två företag utöver detta har ett nytt företag startat verksamhet. Den högsta avkastningen på totalt kapital för 2009 har TX Logistik AB med 14 %.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att avkastningen på det totala kapitalet under de tre första åren av femårsperioden legat på en relativt oförändrad nivå för merparten av godstransportföretagen. Under det tredje året (2007) ökade avkastningen på totalt kapital relativt mycket för Railcare Tåg AB och TGOJ Trafik AB. Vidare har avkastningen på det totala kapitalet ökat kraftigt för TX Logistik AB och Tågakeriet i Bergslagen AB under det fjärde året (2008). För 2009 minskade avkastningen på totalt kapital för sex av de elva företagen på godstransportmarknaden och en förklaring till detta kan vara att konjunkturen snabbt förändrades under 2008 från högkonjunktur till lågkonjunktur och detta gav starka verkningar på godstransportföretagen även under 2009.

### Avkastning på totalt kapital persontransporter



#### Avkastning totalt kapital persontransporter

Avkastningen på det totala kapitalet på persontransportmarknaden ligger för de valda företagen i intervallet 0–29 % för 2009 (0–30 % för 2008, 0–45 % för 2007, 0–31 % för 2006 och 0–35 % för 2005). För ett av företagen, Stockholmståg KB, har avkastningen ökat jämfört med föregående år och denna ökning har varit med 12 %. Fem företag visar en minskning, ett företag visar ökning och två företag visar oförändrad avkastning på totalt kapital jämfört med föregående år.

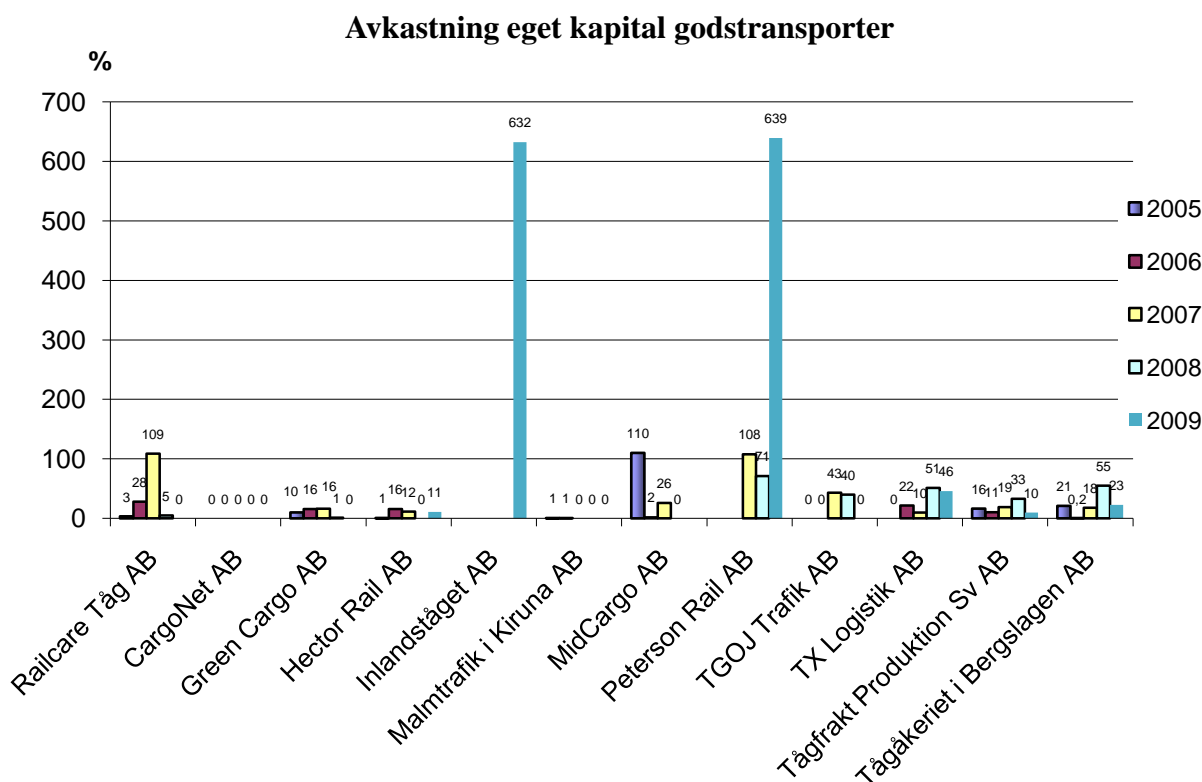
Genomsnittlig avkastning totalt kapital	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	5 %	3 %	7 %	7 %	4 %
Persontransporter	18 %	13 %	15 %	11 %	9 %

Ovanstående tabell visar att persontransportmarknaden har högre genomsnittlig avkastning på det totala kapitalet än vad godstransportföretagen uppnår på sin marknad. Skillnaden på den genomsnittliga avkastningen på totalt kapital för de två delmarknaderna har minskat under de fyra första jämförelseåren för att sedan åter öka under 2009. Persontransportföretagen har minskat sin genomsnittliga avkastning på totalt kapital dels jämfört med föregående år och dels för samtliga jämförelseåren med undantag för 2007.

Den positiva trend som godstransportföretagen visade under åren 2007 och 2008 med stigande genomsnittlig avkastning på det totala kapitalet förändrades under 2009, då nivån återgick till att understiga nivån för 2005.

### 6.2.3 Avkastning eget kapital

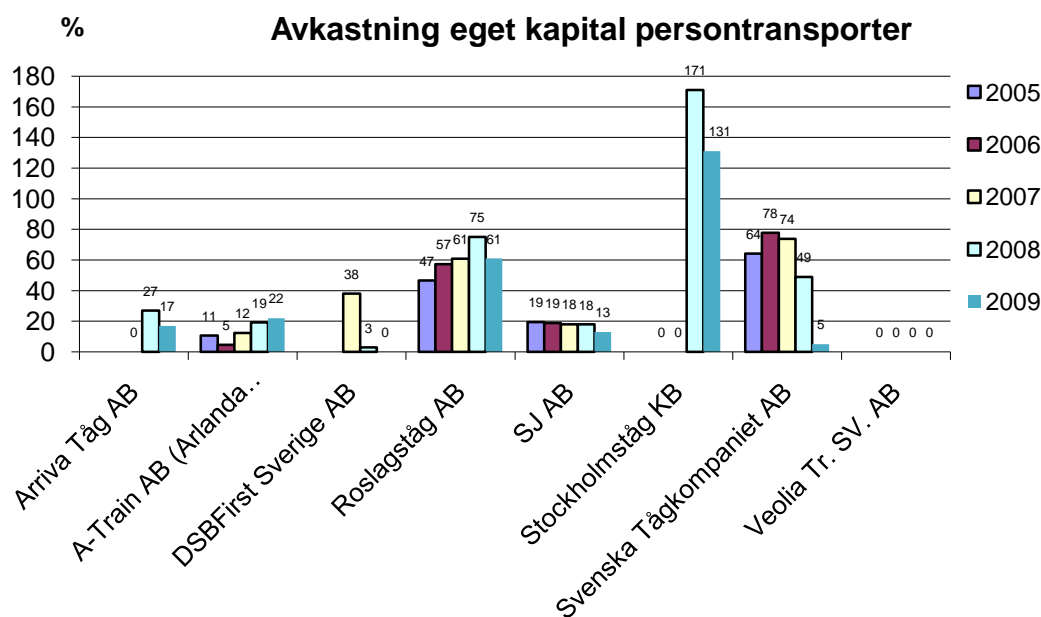
Avkastning på eget kapital visar rörelsens förräntning, dess räntabilitet av det egna kapitalet. Detta mått är intressant för många av företagens intressenter. Framförallt är aktieägarna intresserade av att veta hur väl deras insatta kapital har förräntats. Om företaget har visat negativt resultat efter finansnetto har ingen beräkning gjorts av nyckeltalet. Detta anges som 0 % i diagrammet.



#### Avkastning eget kapital godstransporter

Det är en stor spridning på avkastning på eget kapital för godstransportföretagen, avkastningen ligger i intervallet 0–639 % för 2009 (0–71 % för 2008, för 2007 0–109 %, för 2006 0–28 % och för 2005 0–110 %). Jämfört med föregående år har avkastningen på eget kapital ökat för två och minskat för sex företag. För 2009 är det fem företag som har visat negativt resultat efter finansnetto och därmed har inte någon avkastning på det egna kapitalet beräknats. Peterson Rail AB har ökat avkastningen på eget kapital jämfört med föregående år. Ökningen är på hela 568 %, och har sin grund i företagets förbättring av resultatet efter finansnetto. Utöver Peterson Rail AB visar även det nybildade företaget Inlandståget AB en hög avkastning på det egna kapitalet med 632 %. Endast två företag, Malmtrafik i Kiruna AB och CargoNet AB, visar en jämn avkastning på det egna kapitalet under hela femårsperioden. För övriga företag varierar avkastningen relativt mycket.





### Avkastning eget kapital persontransporter

På persontransportmarknaden ligger avkastningen på eget kapital i intervallet 0–131 % för 2009 (0–171 % för 2008, 0–74 % för 2007, 0–78 % för 2006 och 11–64 % för 2005). Ett företag har ökat, sex har minskat avkastningen på eget kapital jämfört med föregående år. Stockholmståg KB visar för 2009 den högsta avkastningen på eget kapital bland persontransportföretagen trots att företaget har minskat avkastningen på eget kapital med 40 % jämfört med föregående år. För 2009 visar två företag avsevärt högre avkastning på det egna kapitalet jämfört med de övriga persontransportföretagen. Dessa två företag har förräntat aktieägarnas kapital på ett bra sätt. SJ AB är det företag som under femårsperioden har visat jämnast avkastning på det egna kapitalet. För övriga företag har variationen varit större.

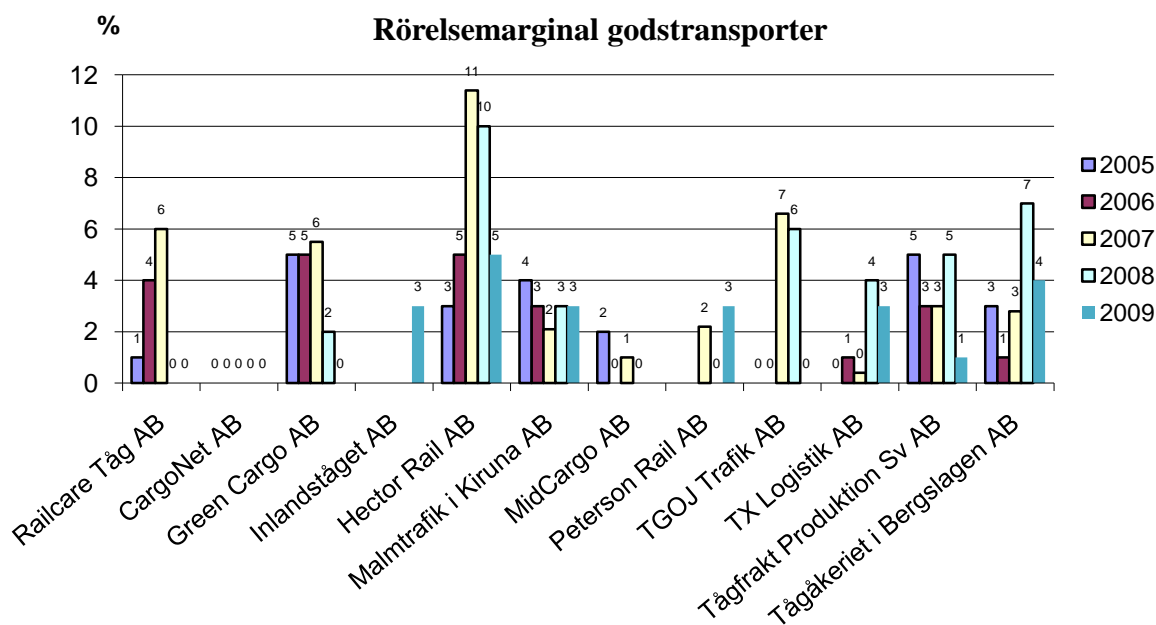
Genomsnittlig avkastning eget kapital	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	16 %	9 %	33 %	23 %	124 %
Persontransporter	35 %	26 %	25 %	45 %	31 %

I tabellen framkommer att godstransportmarknadens genomsnittliga avkastning på eget kapital är betydligt högre än persontransportmarknadens för 2009. Detta har sin grund i att två av företagen på godstransportmarknaden visade avkastning på eget kapital som var över 600 %. Om Transportstyrelsen hade bortsett från dessa två företags höga avkastning på det egna kapitalet för 2009 hade godstransporternas genomsnittliga avkastning på det egna kapitalet endast uppgått till 10 %.

Jämfört med föregående år har godstransporterna ökat och persontransporterna minskat den genomsnittliga avkastningen på eget kapital. För både godstransportföretagen och persontransportföretagen saknas stabilitet i den genomsnittliga avkastningen på eget kapital under femårsperioden.

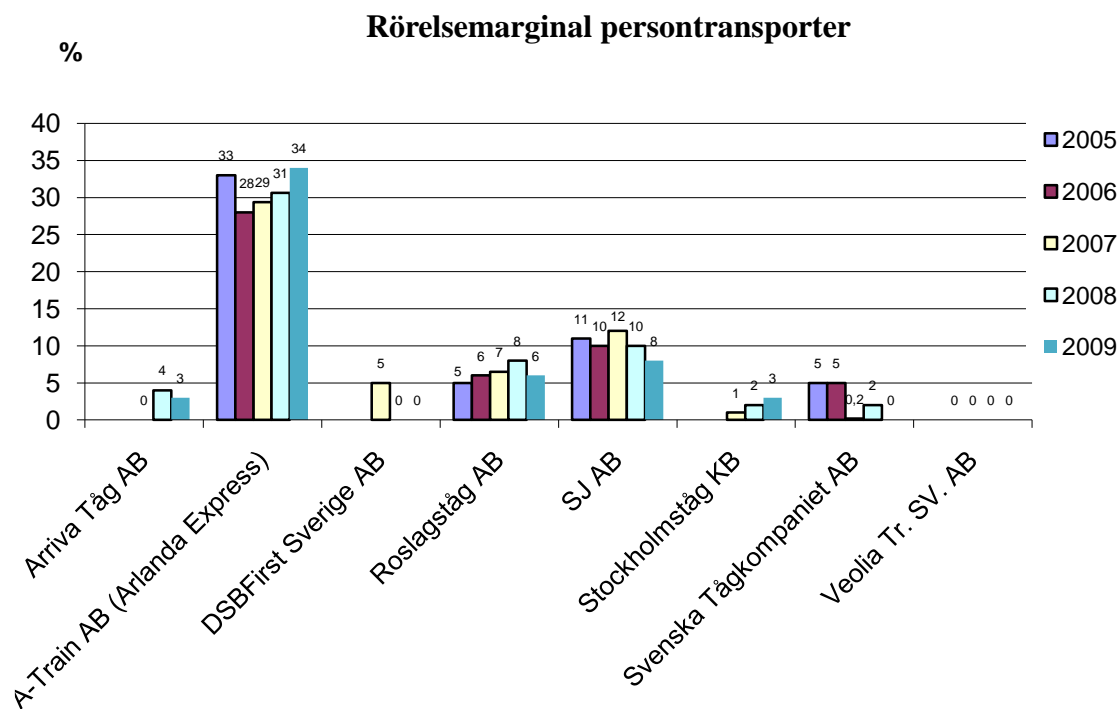
#### 6.2.4 Rörelsemarginal

Rörelsemarginalen visar hur stor del av företagets fakturering som blivit över för att täcka räntor, skatt och resultat (vinst). Måttet är ett nyckeltal som baserar sig på företagets resultaträkning och visar därför främst hur effektivt företagets volym, marknadsandelar och personal nyttjas för att skapa vinst. Måttet är svårt att använda för att jämföra mellan olika företag eftersom det påverkas av förädlingsgrad och kapitalintensitet. Nyckeltalet är dock väletablerat och används ofta av företagen själva, därför ingår den i nyckeltalsanalysen.



#### Rörelsemarginal godstransporter

Rörelsemarginalen för godstransportföretagen ligger mellan 0–5 % för 2009 (0–10 % för 2008, 0–11 % för 2007, 0–5 % för 2006 och 0–5 % för 2005). Ett av företagen har ökat rörelsemarginalen och sex har minskat den jämfört med föregående år. Dessa förändringar är relativt små. Sju företag visar rörelsemarginal på mellan 1 och 5 %, de övriga företagen visar inga rörelsemarginaler till följd av att de har negativt rörelseresultat för 2009. De högsta rörelsemarginalerna för godstransportföretagen uppnåddes under 2007 och 2008. För 2009 visar godstransportföretagen åter lägre nivåer på rörelsemarginalerna. Godstransportföretagen visar under femårsperioden rörelsemarginaler i intervallet 0–11%.



### Rörelsemarginal persontransporter

Rörelsemarginalen hos persontransportföretagen är i intervallet 0–34 % för 2009 (0–31 % för 2008, 0–29 % för 2007, 0–28 % för 2006 och 5–33 % för 2005). Två företag har ökat och fyra har minskat rörelsemarginalen jämfört med föregående år. Tre företag visar negativt rörelseresultat och därmed har ingen beräkning av rörelsemarginal gjorts för dessa företag. A-Train AB visar den högsta rörelsemarginalen för 2009. Jämfört med de övriga företagen visar A-Train AB höga rörelsemarginaler för alla fem åren. De övriga företagen har under femårsperioden endast små förändringar i nivån för rörelsemarginalen. Hög rörelsemarginal indikerar på en god effektivitet och är i vissa fall nödvändigt för att täcka företagets finansieringskostnad i form av räntor.

Genomsnittlig rörelsemarginal	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	2 %	2 %	4 %	3 %	2 %
Persontransporter	14 %	10 %	7 %	7 %	7 %

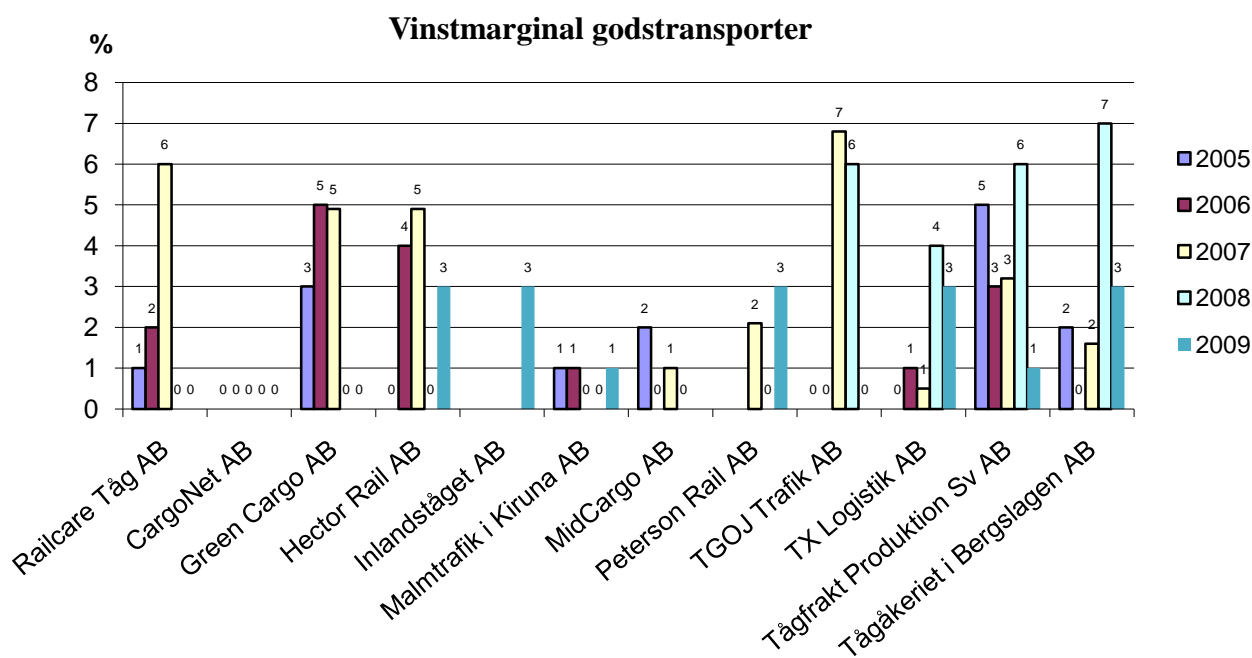
I tabellen ovan framkommer att nivåerna för den genomsnittliga rörelsemarginalen är högre på persontransportmarknaden än vad den är på godstransportmarknaden. Denna skillnad har dock minskat under de tre första åren. Godstransportföretagens genomsnittliga rörelsemarginal fördubblades mellan 2006 och 2007 från 2 % till 4 %, för att sedan åter minska. Vid 2009 var nivån åter på 2 %. För persontransportmarknaden minskade den genomsnittliga rörelsemarginalen för åren 2006 till 10 % och 2007 till 7 %, för att sedan ligga kvar på denna nivå under 2008 och 2009.

Vid tolkning av rörelsemarginalens nivå bör hänsyn tas till om företaget hyr eller äger sina anläggningstillgångar. Generellt kan en lägre marginal accepteras när ett företag hyr eller leasar sina tillgångar. Företaget behöver då inte täcka kostnader för finansiering av egna tillgångar i form av räntor.

En låg rörelsemarginal innebär att intäkterna från faktureringen i stort sett endast räcker till att täcka driftskostnader, avskrivningar samt nedskrivningar. Den återstående marginalen för att täcka räntor, skatter och vinster blir därigenom mycket liten.

### 6.2.5 Vinstmarginal

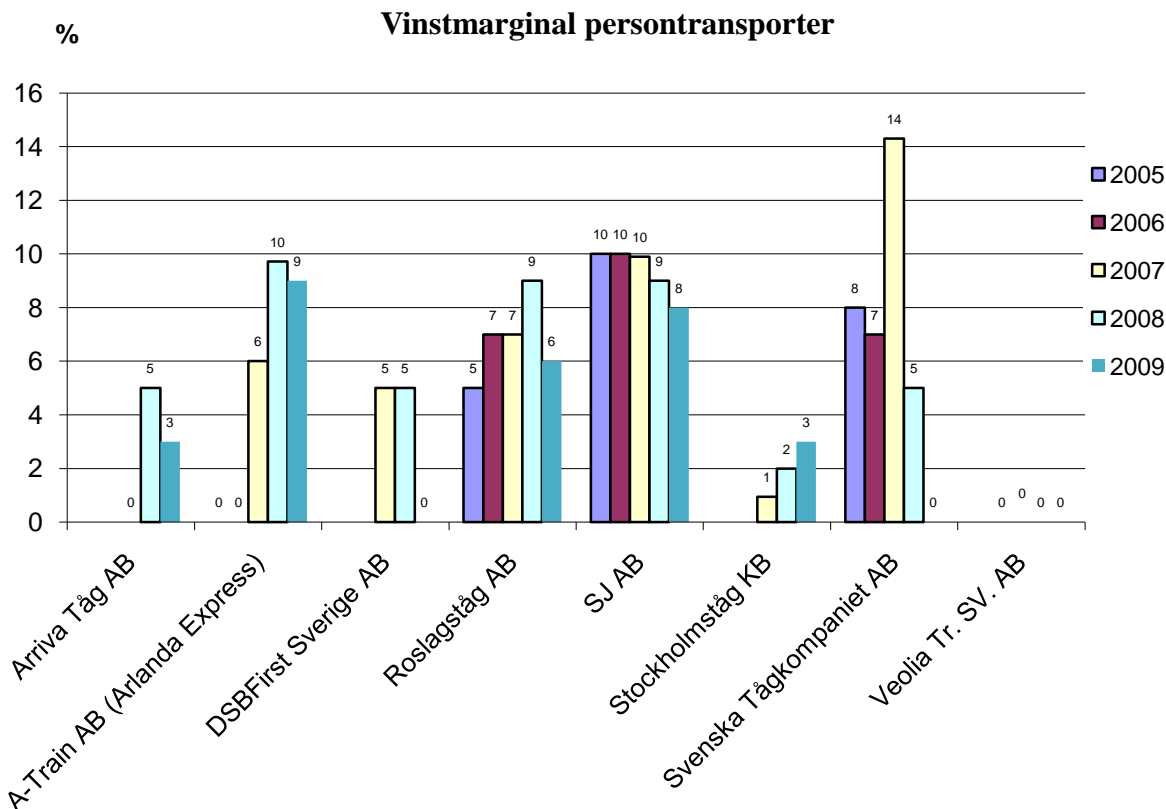
Företagen har en mängd kostnader för att driva verksamheten och dessa kostnader måste täckas. Vid beräkning av vinstmarginalen används därför resultat efter finansnetto. Vinstmarginalen visar hur stor del av faktureringen som blivit över sedan alla kostnader förutom skatt är täckta, det vill säga hur effektivt verksamheten bedrivits. Vinstmarginalen är svår att använda för att göra jämförelser över tiden eller mellan företag, eftersom den påverkas av förändringar i kapitalstrukturen.



### Vinstmarginal godstransporter

På godstransportmarknaden varierar vinstmarginalen för 2009 mellan 0–3 % (2008 mellan 0–7 %, 0–7 % för 2007, 0–5 % för 2006 och 0–5 % för 2005). Tre godstransportföretag har ökat och fyra företag har minskat vinstmarginalen jämfört med föregående år. Fyra av företagen visar ingen vinstmarginal för 2009 till följd av att de har redovisat negativt resultat efter finansnetto. Spridningen på vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden är relativt liten. Detta gäller även för förändringen mellan åren, med undantag för TGOJ Trafik AB som under 2007 hade en hög

vinstmarginal på 7 % och för Tågfrakt Produktion Sverige AB och Tågåkeriet i Bergslagen AB som under 2008 hade höga vinstmarginaler på 6–7 %. Detta bör då jämföras med dessa företags lägstanivåer på vinstmarginal som endast var 0-1 % vilket då är en relativt stor förändring av vinstmarginalnivån.



### Vinstmarginal persontransporter

Vinstmarginalen ligger i intervallet 0–9 % för 2009 (0–10 % för 2008, 0–14 % för 2007, 0–10 % för 2006 och 0–10 % för 2005) på persontransportmarknaden. Jämfört med föregående år har ett företag ökat och sex företag minskat vinstmarginalen, dessa förändringar av vinstmarginalen har varit relativt små med undantag för DSB First Sverige AB och Svenska Tågkompaniet AB, som jämfört med föregående år minskat vinstmarginalen med minst 5 %.

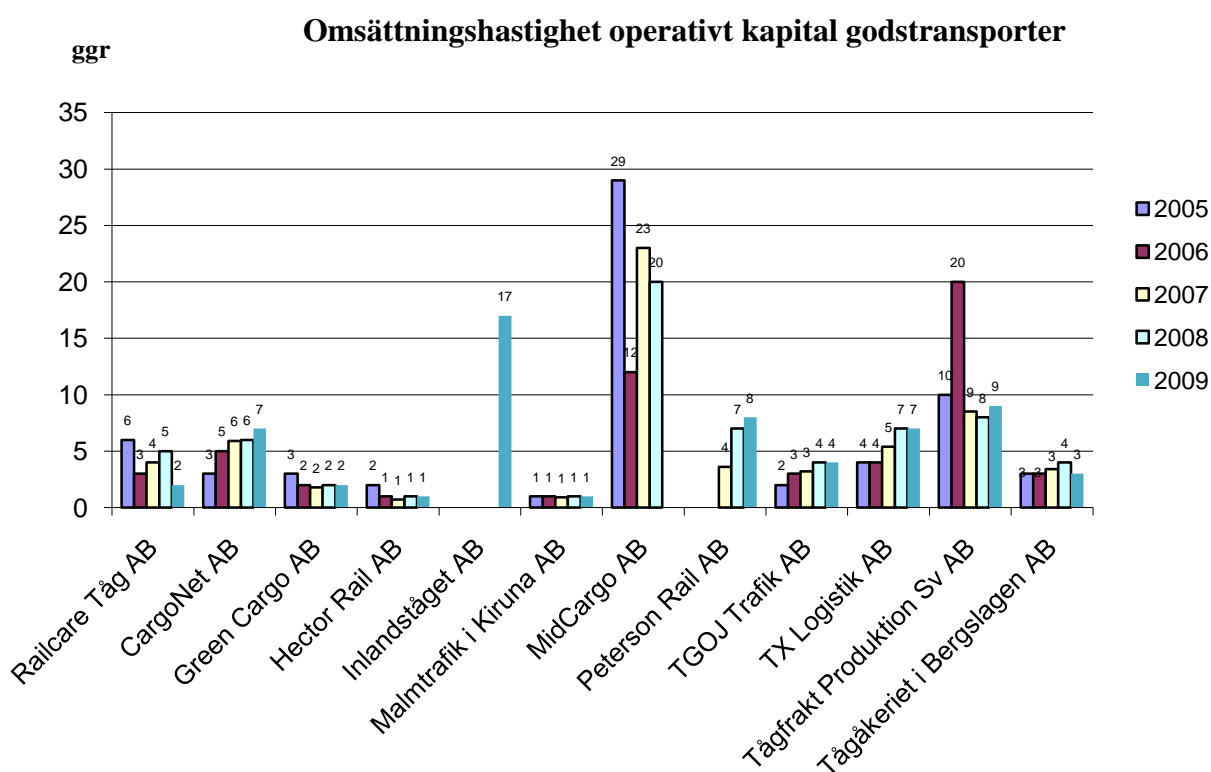
Genomsnittlig vinstmarginal	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	1 %	2 %	3 %	2 %	2 %
Persontransporter	6 %	2 %	5 %	6 %	4 %

I ovanstående tabell framkommer att persontransportföretagen har högre genomsnittliga vinstmarginalnivåer än godstransportföretagen. För

godstransporter har den genomsnittliga vinstmarginalen ökat för åren 2006 och 2007 för att sedan minska för 2008. För persontransportmarknaden visar de genomsnittliga vinstmarginalerna en ökning för åren 2007 och 2008 för att sedan minska 2009.

### 6.2.6 Omsättningshastighet operativt kapital

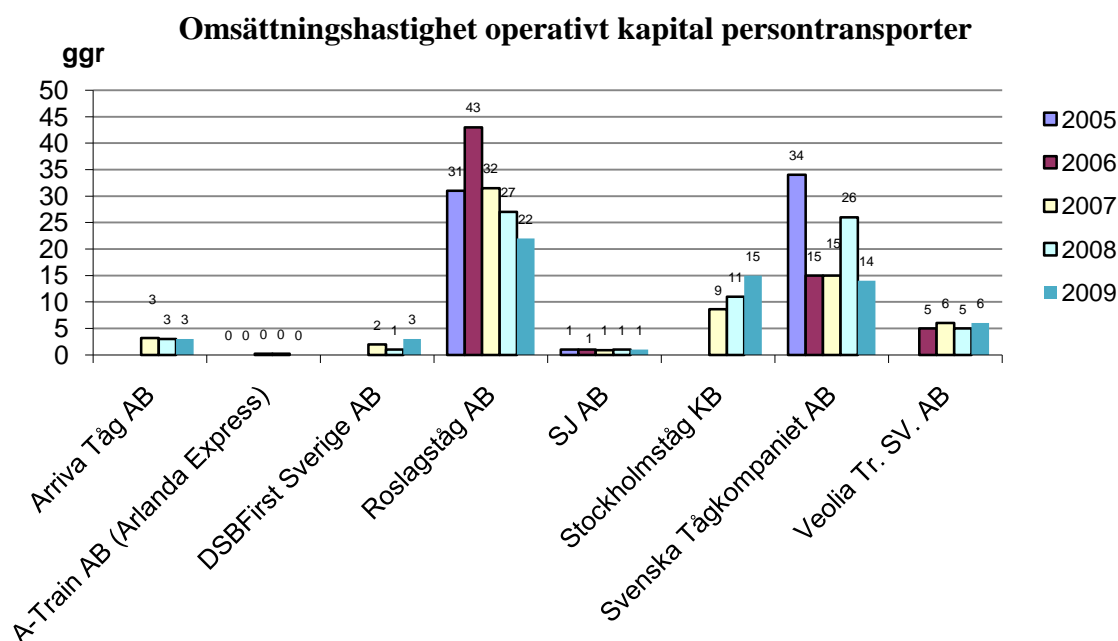
Omsättningshastigheten för operativt kapital visar hur många gånger per år som kapitalet kan frigöras för att återanvändas vid den affärsvolym man arbetar med. Omsättningshastigheten för det operativa kapitalet visar hur mycket kapital verksamheten kräver oberoende av finansiella tillgångar och finansiering. Nyckeltalet är därför ett bra mått vid jämförelser mellan olika företag.



### Omsättningshastighet operativt kapital godstransporter

Det operativa kapitalet hos företagen på godstransportmarknaden har en omsättningshastighet mellan 1 och 17 gånger under räkenskapsåret 2009 (1 och 20 gånger för 2008, 1 och 23 gånger för 2007, 1 och 20 gånger för 2006 samt 1 och 29 gånger för 2005). Tre av företagen har ökat omsättningshastigheten, fem företag har oförändrad och två har minskat omsättningshastigheten på företagets operativa kapital jämfört med föregående år. Sett över femårsperioden har omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för de enskilda företagen inte varierat speciellt mycket förutom för MidCargo AB och Tågfrakt produktion Sverige AB. Dessa två företag har haft större

variation på omsättningshastighet på det operativa kapitalet än de övriga företagen.



### Omsättningshastighet operativt kapital persontransporter

Omsättningshastigheten för det operativa kapitalet för persontransportföretagen varierar mellan 0 och 22 gånger under räkenskapsåret 2009 (0 och 27 gånger för 2008, 0 och 32 gånger under 2007, 0 till 43 gånger under 2006 samt 0 och 34 gånger under 2005). Tre av företagen har ökat omsättningshastigheten, två har minskat och tre företag har oförändrad omsättningshastighet på det operativa kapitalet jämfört med föregående år. I diagrammet syns en stor skillnad i hur hög omsättningshastighet på det operativa kapitalet företagen har. Detta beror inte enbart på företagets effektivitet, utan det har även sin grund i att storleken på det operativa kapitalet skiljer sig åt mellan företagen. Roslagståg AB är det persontransportföretag som under hela femårsperioden har haft högst omsättningshastighet på det operativa kapitalet.

Genomsnittlig omsättningshastighet operativt kapital	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	6 ggr	5 ggr	5 ggr	6 ggr	6 ggr
Persontransporter	17 ggr	13 ggr	8 ggr	9 ggr	8 ggr

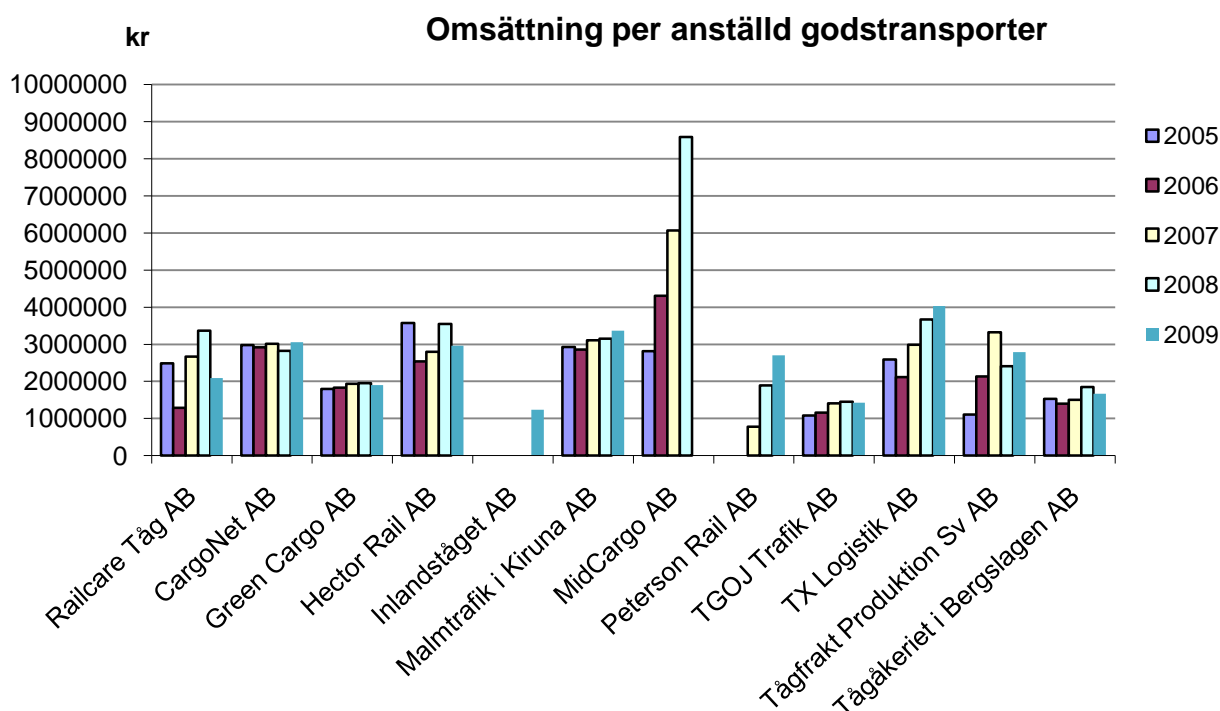
Ovanstående tabell visar att den genomsnittliga omsättningshastigheten på det operativa kapitalet för persontransporter är högre än för godstransporter.

Skillnaden mellan de två delmarknaderna har minskat jämfört med föregående år samt för hela femårsperioden. Den genomsnittliga omsättningshastigheten på operativt kapital för godstransporter har legat relativt konstant för hela femårsperioden. För persontransporter har det däremot skett en successiv sänkning av den genomsnittliga omsättningshastigheten av det operativa kapitalet under perioden.

En hög omsättningshastighet innebär att företaget kan driva sin verksamhet med en mindre mängd operativt kapital och har då möjlighet att minska på lånen. Därigenom kan företagets räntekostnader minskas och en högre vinst kan genereras, vilket innebär ett effektivare kapitalutnyttjande som minskar kapitalvolymen och ökar vinsten.

### 6.2.7 Omsättning per anställd

Detta nyckeltal visar hur mycket varje anställd omsätter i genomsnitt. Detta nyckeltal utgör ett grovt mått på företagets produktivitet. Måttet kan användas för jämförelser över tiden. Men det är osäkrare vid jämförelser mellan olika företag, eftersom det inte beaktar vare sig förädlingsgrad eller kapitalintensitet. Detta innebär att måttet bör användas med viss reservation vid jämförelse mellan olika företag. Måttet blir dock intressant till följd av att branschen är relativt personalintensiv till sin karaktär. Vid en jämförelse över tid för respektive företag kan måttet ge en indikation på företagets produktivitet.

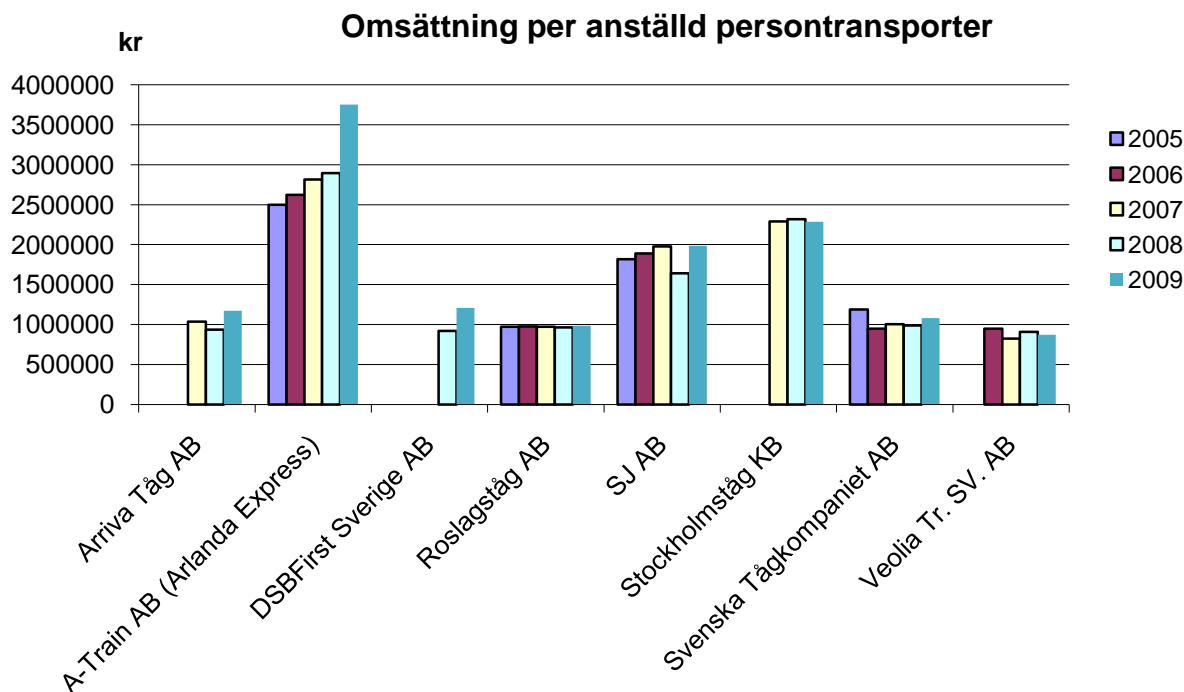


### Omsättning per anställd godstransport

För företagen på godstransportmarknaden ligger omsättningen per anställd i intervallet 1200 tkr till 4000 tkr för 2009 (1500 tkr till 8600 tkr för 2008, 800 tkr till 6000 tkr för 2007, 1100 tkr till 4300 tkr per anställd för 2006 och 1100 till 3600 för 2005). För fem av företagen har omsättningen per anställd ökat



jämfört med föregående år och för fem företag har den minskat. MidCargo AB visar för 2008 en avsevärt högre omsättning per anställd. Detta har delvis sin grund i att företaget hade ett förlängt räkenskapsår som pågick mellan perioden 1 januari 2008 till 30 juni 2009.



### Omsättning per anställd persontransport

För merparten av persontransportföretagen har omsättningen per anställd inte förändrats så mycket mellan åren 2005 till 2008 och inte heller jämfört med föregående år, förutom för A-Train AB som mellan åren 2008 och 2009 visar en stor ökning av omsättningen per anställd. Omsättningen per anställd ligger i intervallet 900 tkr till 3800 tkr för 2009 (900 tkr till 2900 tkr för 2008, 800 tkr till 2800 tkr för 2007, 1000 tkr till 2600 tkr per anställd för 2006 och 1000 tkr till 2500 tkr för 2005). Positivt är att sex företag har ökat och endast två företag har minskat sin omsättning per anställd jämfört med föregående år.

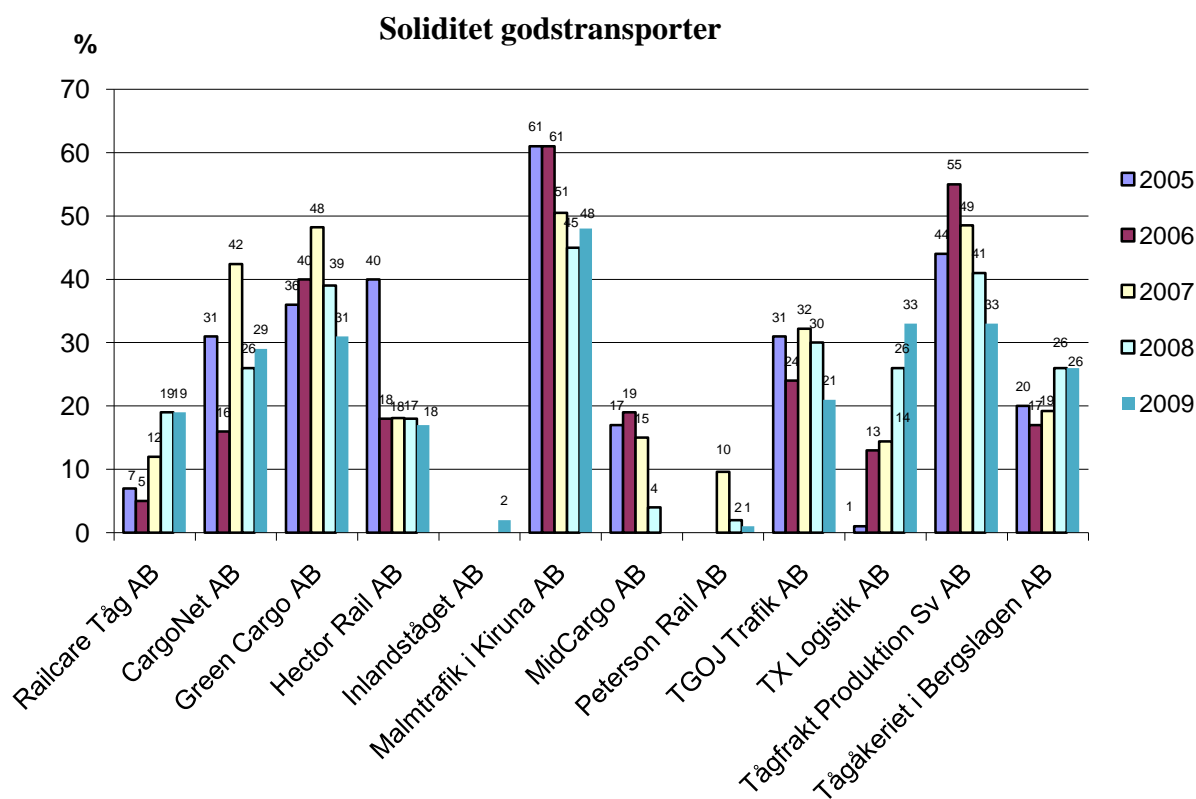
## 6.3 Stabilitet

Det finns alltid risker med att driva ett företag och ett problem kan vara att företaget får svårt att betala sina skulder och att pengarna inte räcker till den löpande verksamheten. Om en sådan situation uppstår kan hela företagets fortsatta verksamhet och överlevnad äventyras. Stabiliteten är därmed ett av de viktigaste områdena att kontrollera och analysera. Kontroll av stabilitet och överlevnadsförmåga görs i nyckeltalsanalysen genom att beräkna och analysera soliditet.

### 6.3.1 Soliditet

Soliditeten visar företagets betalningsförmåga på lång sikt, det vill säga att tidsperspektivet överstiger ett år. Måttet är ett uttryck för den andel av

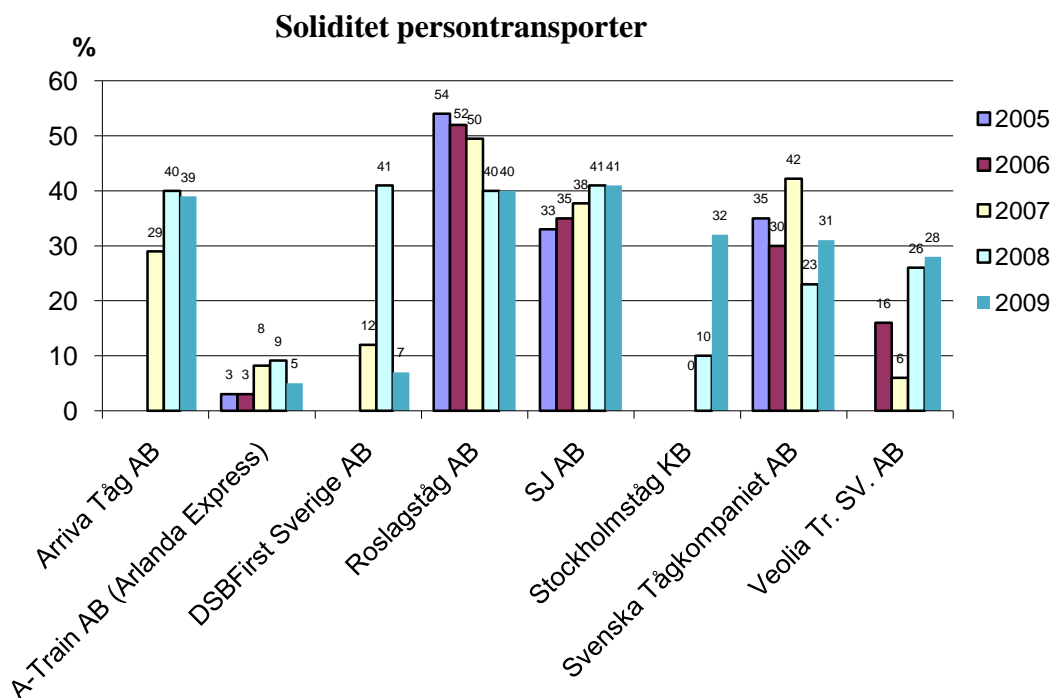
företagets tillgångar som är finansierade med eget kapital. Vid beräkningen av soliditet används justerat eget kapital det vill säga att de obeskattade reserverna delas upp på eget kapital med 70 % och latent skatteskuld 30 %. Ju högre soliditeten är, desto större är företagets förmåga att betala och motstå förluster. En låg soliditet innebär att företaget har en större andel tillgångar som är lånefinansierade, vilket innebär en högre risknivå. Den högre andelen främmande kapital gör företaget mera känsligt för förändringar i räntekostnader och amorteringar. Generellt kan man säga att ju högre affärsrisken och konkurrensen är, desto högre måste soliditeten vara. Soliditeten beskrivs som ”förmågan att motstå förluster”, eftersom förluster avräknas mot eget kapital. Vid en mycket låg soliditetsnivå kan även små förluster leda till likvidationsplikt genom att det egna kapitalet förbrukats mycket snabbt.



### Soliditet godstransportmarknaden

Variationen i godstransportföretagens soliditetsnivå är relativt stor, den ligger i intervallet 1–48 % för 2009 (2–45 % för 2008, 10–51 % för 2007, 5–61 % för 2006 och 1–61 % för 2005). Tre företag har ökat, fem företag har minskat och två har oförändrad soliditet jämfört med föregående år.

Malmtrafik i Kiruna AB har den högsta soliditeten under alla fem jämförelseåren, vilket tyder på att företaget har en bra stabilitet i sin kapitalstruktur. Företagets långsiktiga förmåga att betala och motstå förluster är relativt hög, och risken att företaget får ekonomiska problem är låg.



### Soliditet persontransportmarknaden

Soliditeten för persontransportföretagen ligger i intervallet 5–41 % för 2009 (9–41 % för 2008, 0–50 % för 2007, 3–52 % för 2006 och 3–54 % för 2005). Tre företag har ökat soliditeten och tre företag har minskat den jämfört med föregående år.

SJ AB har under de fyra första jämförelseåren för varje år ökat soliditeten och SJ AB tillsammans med Roslagståg AB visar för 2009 den högsta soliditeten bland persontransportföretagen. Vidare visar dessa två företagen även en relativt hög soliditetsnivå sett över hela femårsperioden.

Genomsnittlig soliditet	2005	2006	2007	2008	2009
Godstransporter	29 %	27 %	28 %	25 %	24 %
Persontransporter	31 %	27 %	23 %	29 %	28 %

Av tabellen framkommer att den genomsnittliga soliditetsnivån inte har förändrats särskilt mellan de fyra åren, för vare sig godstransporter eller persontransporter. Persontransportmarknaden har för åren 2005, 2008 och 2009 visat en något högre genomsnittlig soliditetsnivå än godstransportmarknaden.

## 7 Sammanfattning av nyckeltalsanalysen

### 7.1 Ägarstruktur

Godstransportföretagen har till största delen svenskt ägande. Till skillnad mot persontransportföretagen har endast tre godstransportföretag utländskt ägande och ett av dessa företag är statsägt av Norges Statsbaner. För godstransportföretagen finns det utländska ägandet enbart i Norge. Vidare framkommer att det även förekommer privat ägande bland godstransportföretagen. Godstransportmarknaden har varit konkurrensutsatt sedan 1996 och företagen konkurrerar på likvärdiga villkor. Bland godstransportföretagen förekommer att företagen ingår i samma koncern och detta kan påverka konkurrensmiljön bland företagen.

Persontransportföretagen ägs till största delen av utländska ägare. Ett antal av dessa är dessutom statsägda företag. Flertalet av de utländska ägarna finns i våra grannländer Norge och Danmark. Dessa företag har successivt kommit in på marknaden genom den upphandlade trafiken. Konkurrensen mellan företagen på persontransportmarknaden fungerar relativt väl vid tillfällena för upphandling av trafik. Mellan dessa upphandlingstillfällen är konkurrenstrycket lågt. Vissa företag på persontransportmarknaden ingår i samma koncern. Genom att ett företag ägs helt eller delvis av ett annat företag kan detta påverka företagets möjlighet att agera självständigt. Är företaget ett dotterbolag, där moderbolaget äger mer än 50 % av andelarna i företaget har moderbolaget ett betydande inflytande i dotterbolaget. Vidare har moderbolaget i dessa fall möjlighet att utforma företagets finansiella och operativa strategier, genom detta kan konkurrensmiljön bland aktörerna komma att påverkas.

### 7.2 Marknadskoncentration

På godstransportmarknaden finns sett utifrån marknadsandelarna en dominerande aktör och det är Green Cargo AB som har 72,1 % av marknadsandelarna för 2009. Green Cargo AB bildades först 2001 men företagets dominans på marknaden har sitt ursprung i att verksamheten tidigare ingick i affärsverket Statens Järnvägar och att företaget var etablerat på marknaden innan konkurrensutsättningen av godstransportmarknaden 1996. I Green Cargo AB koncernen ingår även TGOJ Trafik AB och CargoNet AB och tillsammans har koncernen över 80 % av marknadsandelarna på godstransportmarknaden. Detta innebär att marknadsandelarna är centrerad till denna koncern och att styrkeförhållandena på denna delmarknad därmed är relativt ojämna.

På persontransportmarknaden finns utifrån marknadsandelarna en dominerande aktör och det är SJ AB. SJ AB har 68,1 % av marknadsandelarna för räkenskapsåret 2009. Företaget har denna särställning på marknaden till följd av företagets ensamrätt och att företaget är den part som avgör om en linje har förutsättningar att bedrivas på kommersiella grunder. Utöver denna ensamrätt bedriver företaget även upphandlad trafik i konkurrens med de övriga företagen på marknaden. SJ AB är därmed det företag som kan påverka konkurrensvillkoren på denna marknad.

Stockholmståg KB ingår i SJ AB-koncernen som ett helägt dotterbolag till SJ AB och Stockholmståg KB är den näst största aktören på persontransportmarknaden. SJ AB-koncernen har tillsammans 81,2 % av marknadsandelarna för 2009. Bland de övriga företagen på persontransportmarknaden är det endast två som har marknadsandelar över 4 % . Det är A-Train AB och DSBFirst Sverige AB. A-Train AB har sin ensamrätt på persontransporter mellan Arlanda och Stockholm central och DSBFirst Sverige AB har vunnit upphandlingen av Öresundstågen. Övriga företag på denna delmarknad har endast låga marknadsandelar.

### 7.3 Företagsrörlighet

På godstransportmarknaden har företagsrörligheten varit låg under den senaste femårsperioden. Antalet företag pendlar mellan 16–18 stycken och av dessa är fyra företag namnändrade och ett företag har flyttat över godstransportverksamheten i ett helägt dotterbolag. Transportstyrelsen ser inte dessa företag som nya företag på godstransportmarknaden, utan som att de ersätter redan befintliga företag. Detta innebär då att 12 av de 16 företagen som varit verksamma under 2009 även varit verksamma under hela femårsperioden. Att företagsrörligheten på godstransportmarknaden är låg har sin grund i att det finns höga inträdesbarriärer för att ta sig in på marknaden, samt att det är svårt att utmana de redan etablerade företagen.

Företagsrörligheten in och ut på persontransportmarknaden har varit låg under de senaste fem åren. Antalet företag har under perioden varierat mellan nio och tio stycken. Fem företag A-Train AB, Roslagståg AB, SJ AB, Svenska Tågkompaniet AB och Tågåkeriet i Bergslagen har varit verksamma under hela femårsperioden. I övrigt har företag kommit in respektive lämnat delmarknaden till följd av att de vunnit eller förlorat upphandling av trafik, gått i konkurs eller av annat skäl lämnat persontransportmarknaden. Denna låga företagsrörlighet har dels sin grund i att vissa aktörer fortfarande har ensamrätter till att bedriva viss persontrafik dels att det är relativt svårt att utmana de befintliga marknadsaktörerna inom den upphandlade trafiken och utöver detta finns höga inträdesbarriärer för att ta sig in på marknaden.

### 7.4 Ekonomiska nyckeltal

Avkastning på operativt kapital ligger vid en jämförelse mellan de två delmarknaderna på en betydligt högre nivå för persontransporter än för godstransporter dels jämfört med föregående år, dels för hela femårsperioden. Detta indikerar på en högre lönsamhet för persontransporter. I detta sammanhang måste dock beaktas att denna skillnad i lönsamhet delvis har sin grund i att persontransportföretagen generellt har lägre operativt kapital.

Det är fem företag på godstransportmarknaden och tre företag på persontransportmarknaden som visar ingen eller mycket låg avkastning på det totala kapitalet till följd av att dessa företag har redovisat negativt rörelseresultat. Detta innebär att dessa företag inte kunnat utnyttja de totala tillgångarna i företaget på ett sådant sätt att de lyckats skapa överskott det vill säga vinst.

Avseende avkastning på eget kapital så skiljer nivån kraftigt mellan godstransportföretagen och mellan jämförelseåren. För 2009 visar fem företag

ingen avkastning på eget kapital medan två företag visar avkastning som överstiger 630 %. Denna nivåskillnad på avkastningen på eget kapital grundar sig på att dessa företag visar olika resultat efter finansnetto och har olika storlek på det egna kapitalet. Ett positivt resultat efter finansnetto och ett litet eget kapital driver på detta nyckeltal och ger stort procentuellt utslag. Avkastning på eget kapital för persontransporter skiljer mellan företagen, dock inte lika kraftigt som för godstransportföretagen. Vidare är det endast två företag som inte visar någon avkastning på det egna kapitalet bland persontransportföretagen.

När vissa av de enskilda företagens rörelsemarginal jämförs med vinstmarginalen kan stor skillnad uppstå. Denna skillnad visar på att det skiljer mellan företagens storlek på finansiella intäkter och kostnader. Vissa järnvägsföretags rörelsemarginal används till att betala företagets finansiella kostnader, därmed reduceras vinstmarginalen. Vid en sådan jämförelse avseende godstransportföretagen kan det noteras att för merparten av dessa uppkommer ingen större differens mellan rörelsemarginal och vinstmarginal. Däremot är skillnaden mellan dessa nyckeltal tydligt för ett av företagen på persontransportmarknaden.

Nivåerna på rörelsemarginalen uppvisar endast en liten skillnad mellan gods- och persontransporter, bortsett från A-Train AB som visar betydligt högre rörelsemarginal än övriga företag. Sett över hela femårsperioden har skillnaden i nivåerna på rörelsemarginalen mellan gods- och persontransportföretagen minskat. Rörelsemarginalen för godstransportföretagen ligger dock på en jämnare nivå vid en jämförelse mellan dessa företag. Vid en jämförelse mellan företagen på persontransportmarknaden förekommer däremot en större skillnad i nivåerna på rörelsemarginalen. Detta kan vara en indikation på att konkurrensen på persontransportmarknaden är svagare än på godstransportmarknaden. En marknad med effektiv konkurrens präglas av flera jämbördiga företag som konkurrerar på samma villkor, vilket vanligen resulterar i att det inte blir så stora skillnader i lönsamhet mellan företagen.

Omsättningshastigheten på det operativa kapitalet skiljer sig kraftigt åt mellan de olika företagen på gods- och persontransportmarknaden.

Omsättningshastigheten ligger för räkenskapsåret 2009 i intervallet 0–22 gånger per år för persontransporter och i intervallet 1–17 gånger per år för godstransporter. En hög omsättningshastighet på till exempel 22 gånger per år av det operativa kapitalet visar att företagets kapital kan frigöras 22 gånger för att återanvändas i verksamheten. Detta innebär att företaget är effektivare än ett företag med låg omsättningshastighet på det operativa kapitalet, genom att mindre kapital krävs för att bedriva företagets verksamhet.

Stabiliteten för gods- och persontransportföretagen har i analysen av ekonomiska nyckeltal mätts med hjälp av soliditet. Detta nyckeltal visar företagets förmåga att motstå förluster. Soliditetsnivåerna för gods- och persontransporter är generellt sett låga och för två företag mycket låga, såväl för jämförelseåren och som för 2009. En låg soliditetsnivå innebär att företagen får svårare att betala och motstå eventuella förluster. Detta ökar risken för ekonomiska problem för dessa företag.

Vid en jämförelse mellan gods- och persontransporter avseende de genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet visar det sig att samtliga nyckeltal, förutom genomsnittlig avkastning på eget kapital, ligger på en högre nivå för person- än för godstransporter. Denna skillnad i lönsamhetsnivå mellan gods- och persontransporter har dock minskat under perioden 2005–2009.

De genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet för godstransporter visar jämfört med föregående år en minskning för två och en ökning för ett av dessa nyckeltal. Sett över femårsperioden har fem av de genomsnittliga nyckeltalen varit relativt stabila med undantag för genomsnittlig avkastning på eget kapital som för 2009 ökade kraftigt. Lönsamhetsnivåerna för vissa av de enskilda företagen är dock mycket låga.

Den genomsnittliga soliditetsnivån för godstransporter har minskat något sett över femårsperioden. För 2009 ligger den genomsnittliga soliditetsnivån på 24 %. Vissa av godstransportföretagens soliditetsnivåer är dock mycket låga, vilket tyder på att dessa företags förmåga att motstå förluster är låg. I förlängningen kan detta leda till likviditetsproblem.

Persontransporter har jämfört med föregående år minskat samtliga genomsnittliga nyckeltal för lönsamhet, förutom rörelsemarginalen som är oförändrad. Vidare har även flertalet av de genomsnittliga nyckeltalen för lönsamhet minskat sett över hela femårsperioden, med undantag för genomsnittliga avkastningen på eget kapital och genomsnittliga avkastningen på operativt kapital som ökade under 2008. Detta indikerar en negativ lönsamhetsutveckling för persontransporter under femårsperioden. Bland persontransportföretagen finns det enskilda företag som har låga eller negativa lönsamhetsnivåer.

Den genomsnittliga soliditetsnivån för persontransporter har legat på en jämn nivå för femårsperioden. Den genomsnittliga soliditetsnivån för 2009 ligger på 28 %. Även för persontransporter visar vissa företag mycket låga soliditetsnivåer.

## 7.5 Slutsatser

Utifrån analysen konstaterar Transportstyrelsen att ägarstrukturen är relativt koncentrerad genom att det på både gods- och persontransportmarknaden finns flera företag som ingår i samma koncern. Vidare konstateras att marknadskoncentrationen är hög både på gods- och persontransportmarknaden, till följd av att det på respektive delmarknad finns en dominerande aktör som har hög marknadsandel. Företagsrörligheten är låg på både gods- och persontransportmarknaden, då endast ett fåtal företag har kommit in respektive lämnat dessa delmarknader under den senaste femårsperioden. Vidare kan konstateras att lönsamheten på både gods- och persontransportmarknaden generellt sett är låg för 2009 och inget företag visar lönsamhet som skiljer sig markant från de övriga företagens lönsamhetsnivåer. Detta behöver inte innebära att marknaden fungerar väl, utan kan vara en indikation på att dominerande företagen med stor marknadsmakt på en marknad med bristfällig konkurrens inte har tillräckliga incitament att genomföra kostnadssänkande åtgärder. Dessa företag kan genom att ta ut höga priser kompensera den höga kostnadsnivån och

därigenom visa normal eller liknande lönsamhet som de övriga företagen verksamma på marknaden.

Transportstyrelsens slutsats är att gemensamt indikerar den höga marknadskoncentrationen, den låga företagsrörligheten och det faktum att det finns ett dominerande företag avseende marknadsandelar på både gods- och persontransportmarknaden, att konkurrenstrycket är relativt lågt och att styrkeförhållandena mellan aktörerna är ojämnt.

Transportstyrelsen har i analysen av ekonomiska nyckeltal återgett de ekonomiska förhållandena för de utvalda järnvägsföretagen. Vid en analys av dessa nyckeltal blir Transportstyrelsens slutsats att både gods- och persontransportmarknadens lönsamhet har minskat jämfört med föregående år samt över femårsperioden och är generellt sett på en låg nivå och för vissa enskilda företag mycket låg nivå.

Utifrån analysen av ekonomiska nyckeltal kan Transportstyrelsen även konstatera att nivåerna på de genomsnittliga rörelse- och vinstmarginalerna är låga för både person- och godstransporter dels för 2009 och dels för femårsperioden. Dock indikerar den jämnare rörelsemarginalnivån och vinstmarginalnivån mellan företagen på godstransportmarknaden att det råder en bättre konkurrenssituation på gods- än på persontransportmarknaden. Detta kan ha sin grund i att godstransportmarknaden är konkurrensutsatt.

Slutsatserna i nyckeltalsanalysen visar att det inte är någon effektiv konkurrens på vare sig gods- eller persontransportmarknaden och detta kan hämma marknadens utveckling. Det är viktigt att uppnå effektiv konkurrens för att marknaden ska kunna utvecklas. Om det är bristfällig konkurrens på en marknad kan olika åtgärder vidtas för att stärka konkurrensen. En grundläggande åtgärd är att få in fler aktörer på marknaden och att dessa aktörer får möjlighet att växa och bli jämbördiga.

Den slutliga marknadsöppningen av persontransportmarknaden den 1 oktober 2010 där SJ AB:s ensamrätter till kommersiella persontransporter försvinner kan innebära att fler järnvägsföretag kan verka under likvärdiga villkor och utmana den dominerande aktören på persontransportmarknaden. Vidare kan marknadsöppningen innebära att fler järnvägsföretag kommer in på persontransportmarknaden.

Utifrån den kontinuerliga uppföljningen av järnvägsmarknaden som görs i nyckeltalsanalysen är Transportstyrelsens slutsats att en djupare granskning och analys av företagsrörligheten bör göras. Detta behövs för att se om konkurrensutsättningen av persontransportmarknaden skapar mera dynamik och öppnar för att fler aktörer väljer att etablera sig på den svenska järnvägsmarknaden eller om redan befintliga aktörer väljer att utveckla verksamheten till att även omfatta persontransporter på järnväg. Det är även viktigt att Transportstyrelsen får en bild av hur ägarstrukturen ser ut på de nya företagen som går in på marknaden. Vidare ger nyckeltalsanalysen för 2009 Transportstyrelsen en indikation om att även en djupare granskning av marknadskoncentrationen behöver göras. Genom att beräkna marknadskoncentrationen på flera sätt, till exempel utifrån personkilometer och tonkilometer samt utifrån nettoomsättning kommer en mera nyanserad bild av marknadskoncentrationen fram.



## Källförteckning

### Litteratur

Järnvägslagen (SFS 2004:519)

Transportstyrelsens förordning (SFS 2008:1300)

### Internet

Bolagsverket, <https://snr4.bolagsverket.se/snrgate/startIn.do>



**Besök** Hagavägen 2 **Post** Box 267 , 781 23 Borlänge **Tel** 0771- 503 503 **Fax** 0243-24 69 99  
**E-post** [jarnvag@transportstyrelsen.se](mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se) **Webb** [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)